WE ARE A PUBLIC SERVICE DEVOTED TO PASSENGERS

Annual Report 2001

The Honourable David Collenette, P.C.,
M.P., Minister of Transport, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s annual report for the year ended December 31, 2001.

Jean Pelletier
Chairman of the Board

CORPORATE OVERVIEW

A VITAL PUBLIC SERVICE

VIA Rail is Canada's national passenger rail service. An independent Crown Corporation established in 1977, our mission is to provide Canadians with a safe, high-quality, low-cost passenger rail service. We fulfill this mission by providing exceptional service to our customers; by maximizing revenues and by controlling costs; and by building on the market strengths of passenger rail – one of the safest, most efficient and most reliable modes of transportation available.

DEVOTED TO CANADIAN PASSENGERS

Our vision is to be the best transportation company in Canada, devoted to meeting the current and future needs of Canadians. With our Renaissance capital investment plan, we are modernizing our network of passenger stations, taking significant steps towards delivering faster services with more trains, and carrying more Canadians than ever before.

SERVING CANADA COAST-TO-COAST

We operate more than 480 trains weekly on 14,000 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,000 employees, VIA trains carried close to 4 million passengers over more than 920 million miles in 2001.

In Western Canada, VIA's legendary transcontinental service caters mainly to domestic and foreign tourism markets. The *Canadian*™, a train running thrice-weekly between Toronto and Vancouver, has been rated one of the top five "Great Journeys of the World" by National Geographic. The luxurious *Silver & Blue*™ class, which was recently redesigned offering even greater comfort and amenities, remains one of VIA's most sought-after services.

In the Quebec City-Windsor Corridor, VIA's trains provide intercity passengers with fast, comfortable, convenient, and affordable service, downtown-to-downtown between central Canada's largest business centres, either in the newly-enhanced first class *VIA 1*™ or in its very comfortable economy class.

In Atlantic Canada, the *Ocean*™ runs six times a week between Montreal and Halifax, offering first-class comfort with its friendly *Easterly*™ service. The *Chaleur*™ makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

In rural and remote areas, VIA operates services mandated by the government to meet regional transportation needs.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

THE YEAR AT A GLANCE

102-04857/

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation with 1990 representing the first year of the current passenger rail network.

	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
KEY FINANCIAL INDICATORS												
(in millions of dollars)												
Total revenue	**253.8**	240.7	220.6	200.2	190.5	184.5	175.0	176.4	164.2	155.8	150.1	142.8
* Cash operating expenses	**412.4**	404.7	389.1	382.6	386.5	389.8	397.3	438.5	485.2	487.1	478.1	493.3
Capital Expenditures	**146.7**	45.9	10.9	18.3	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
Government funding:												
Operating	**158.8**	164.4	170.0	178.4	196.0	205.3	222.3	262.1	321.0	331.3	328.0	350.3
Reorganization charges	**4.5**	5.9	–	–	16.3	19.2	33.5	30.8	15.3	12.9	24.7	59.7
	163.3	170.3	170.0	178.4	212.3	224.5	255.8	292.9	336.3	344.2	352.7	410.0
Capital	**151.7**	45.9	–	–	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
** Total Government funding	**315.0**	**216.2**	**170.0**	**178.4**	**228.7**	**245.2**	**295.4**	**318.2**	**348.1**	**388.9**	**392.8**	**441.5**
KEY OPERATING STATISTICS												
* Revenue / Cash operating expenses ratio (%)	**61.5**	59.5	56.7	52.3	49.3	47.3	44.0	40.2	33.8	32.0	31.4	28.9
***Total passengers carried (in thousands)	**3,865**	3,795	3,569	3,618	3,719	3,557	3,465	3,412	3,402	3,400	3,491	3,458
***Total passenger-miles (in millions)	**921**	904	885	850	873	865	827	794	781	772	788	768
***Government operating funding per passenger-mile (in cents)	**17.2**	18.2	19.2	21.0	22.5	23.7	26.9	33.0	41.1	42.9	41.6	45.6
***Train-miles operated (in thousands)	**6,665**	6,621	6,448	6,325	6,482	6,472	6,219	6,524	6,515	6,483	6,270	6,386
***Car-miles operated (in thousands)	**46,102**	45,121	43,168	42,068	41,242	40,491	37,492	36,351	35,861	35,993	35,934	35,768
***Average passenger load factor (%)	**57**	56	56	55	57	58	59	57	56	53	56	55
***Average number of passenger-miles per train-mile	**138**	137	137	134	135	134	133	122	120	119	126	120
On-time performance (%)	**85**	83	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Number of employees at year end	**3,013**	2,958	2,909	2,952	2,969	3,000	3,178	3,718	4,131	4,478	4,402	4,525

* *Cash operating expenses exclude amortization of capital assets, reorganization charges, pension and employee future benefits.*
** *Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of 16.5 M in 1999 and 33.6 M in 1998 and includes a capital funding contribution to the Asset Renewal Fund of 5.0 M in 2001.*
*** *Prior years figures have been restated.*

102-04857/

THE YEAR AT A GLANCE

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation with 1990 representing the first year of the current passenger rail network.

	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
KEY FINANCIAL INDICATORS												
(in millions of dollars)												
Total revenue	**253.8**	240.7	220.6	200.2	190.5	184.5	175.0	176.4	164.2	155.8	150.1	142.8
* Cash operating expenses	**412.4**	404.7	389.1	382.6	386.5	389.8	397.3	438.5	485.2	487.1	478.1	493.3
Capital Expenditures	**146.7**	45.9	10.9	18.3	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
Government funding:												
Operating	**158.8**	164.4	170.0	178.4	196.0	205.3	222.3	262.1	321.0	331.3	328.0	350.3
Reorganization charges	**4.5**	5.9	–	–	16.3	19.2	33.5	30.8	15.3	12.9	24.7	59.7
	163.3	170.3	170.0	178.4	212.3	224.5	255.8	292.9	336.3	344.2	352.7	410.0
Capital	**151.7**	45.9	–	–	16.4	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1	31.5
** Total Government funding	**315.0**	**216.2**	**170.0**	**178.4**	**228.7**	**245.2**	**295.4**	**318.2**	**348.1**	**388.9**	**392.8**	**441.5**
KEY OPERATING STATISTICS												
* Revenue / Cash operating expenses ratio (%)	**61.5**	59.5	56.7	52.3	49.3	47.3	44.0	40.2	33.8	32.0	31.4	28.9
** Total passengers carried (in thousands)	**3,865**	3,795	3,569	3,618	3,719	3,557	3,465	3,412	3,402	3,400	3,491	3,458
** Total passenger-miles (in millions)	**921**	904	885	850	873	865	827	794	781	772	788	768
** Government operating funding per passenger-mile (in cents)	**17.2**	18.2	19.2	21.0	22.5	23.7	26.9	33.0	41.1	42.9	41.6	45.6
** Train-miles operated (in thousands)	**6,665**	6,621	6,448	6,325	6,482	6,472	6,219	6,524	6,515	6,483	6,270	6,386
** Car-miles operated (in thousands)	**46,102**	45,121	43,168	42,068	41,242	40,491	37,492	36,351	35,861	35,993	35,934	35,768
** Average passenger load factor (%)	**57**	56	56	55	57	58	59	57	56	53	56	55
** Average number of passenger-miles per train-mile	**138**	137	137	134	135	134	133	122	120	119	126	120
On-time performance (%)	**85**	83	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Number of employees at year end	**3,013**	2,958	2,909	2,952	2,969	3,000	3,178	3,718	4,131	4,478	4,402	4,525

* *Cash operating expenses exclude amortization of capital assets, reorganization charges, pension and employee future benefits.*
** *Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of 16.5 M in 1999 and 33.6 M in 1998 and includes a capital funding contribution to the Asset Renewal Fund of $ 9.0 M in 2001.*
*** *Prior years figures have been restated.*

MESSAGE FROM THE CHAIRMAN

In a country as large and dynamic as Canada, maintaining an efficient, well-integrated transportation system is critical. As Canada's national passenger rail service, VIA Rail has an important role to play in that system: providing safe, low-cost, high-quality passenger services to Canadians, in all parts of the country.

In 2001, VIA has continued to fulfill this role – adding another record-setting year to its enviable performance record. With a steadfast commitment to safety and its efforts to generate ever higher revenues while maintaining a firm control on costs, VIA Rail provided service to more Canadians than at any other time in the past decade. The renaissance of passenger rail in Canada is no longer just a vision for the future. It is established, and well underway.

VIA's success in 2001 is due, in part, to a clear mandate from the Canadian government. With its vision for the future of passenger rail as a public service – and the tools necessary to do the job – VIA is rising to the challenges before it, investing in the equipment, infrastructure and station facilities needed to deliver more and better options for Canadian travellers. VIA's inter-city service is growing, because it delivers what Canadians demand – transportation alternatives that are affordable and economically and environmentally sustainable.

Over the past decade VIA's Board of Directors has helped to guide the corporation's evolution as a modern and innovative public service. A strong, responsible and effective Board is essential for any Crown Corporation accountable for the administration of public funds. It is especially important for VIA as we prepare to meet new challenges in the years ahead.

VIA is taking considered and concrete steps to further enhance the effectiveness of its Board because we believe, as an organization, that excellence in both corporate governance and management will be critical as VIA looks beyond the immediate future, to the continuing renaissance of passenger rail.

The capital investment plan currently underway will stabilize and help modernize the passenger rail network. But as VIA continues to strive to deliver the kind of improvements Canadians demand – ever faster, more frequent services – it will face many new challenges. It will need to explore more innovative, more flexible ways to finance ongoing capital improvements. And it will need to secure better access to the rail infrastructure that is critical to the performance of passenger rail.

I am confident that, given the opportunity, VIA will meet these challenges. It will do so with the same creativity and determination it has shown in the past. And, most importantly, it will do so with its sights set clearly on the performance targets of tomorrow most meaningful to Canadian travellers: more choice, faster travel times, more reliable schedules and more seamless integration with other modes.

This guiding philosophy will help VIA sustain the renaissance in 2002, and beyond. VIA Rail is determined to keep moving forward – providing Canadians with the best possible passenger rail service – and doing its part to enrich the economic and social fabric of Canada.

Jean Pelletier
Chairman of the Board

Marc LeFrançois
President and Chief Executive Officer

MESSAGE FROM THE PRESIDENT

The renaissance of passenger rail became highly visible in 2001, as we made significant investments in equipment, facilities and infrastructure. New stations, new locomotives, 139 new state-of-the-art passenger cars – these things are hard to ignore. They are all signs that passenger rail has entered a new era in Canada. And they represent capital investments that are critical to the future of passenger rail.

But the renaissance story is not just about new trains and new buildings. It is about the people who bring those trains and buildings to life. The people at VIA Rail – the mechanic in the maintenance centre, the agent at the ticket counter, the supervisor on board the train – believe passionately in passenger rail. They communicate that passion every day as they do their jobs. And they do their jobs very, very well.

The renaissance story in 2001 is about how this passion has been ignited throughout the corporation.

Early in the year we adopted a new cross-functional organization – an organization that cuts through traditional hierarchies and departmental "silos", and puts leadership into the hands of every single VIA employee. Every member of the VIA team knows their job. Each understands the corporation's priorities, our focus on customers, and their role in meeting customer needs. And each is given the opportunity to do their job better every day – to analyze problems, to explore new ideas, to make decisions, and to take responsibility for getting the job done.

When we put this new organization in place, I had complete confidence in the people of VIA. So the phenomenal response of the organization is not surprising. Our unions have worked closely with management to accommodate new styles of working. As individuals, and as teams, we are working smarter than ever. There is a renewed energy coursing through our corporate veins at VIA, and that enthusiasm is the very heart and soul of the renaissance of passenger rail.

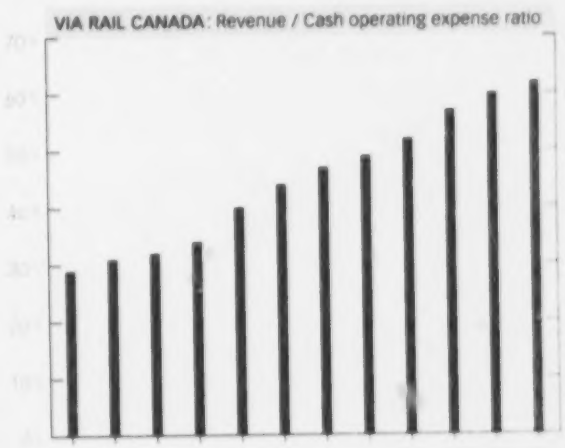
This drive produced solid results in 2001. VIA ended the year with some of its best results ever: significant revenue growth, an increase in ridership and lower than expected operating costs. Our revenue / cash operating expense ratio – the measure of revenues against expenses – reached an unprecedented high.

Our growing depth and presence in the travel market is especially rewarding. It is one thing to get new customers to try out your service. It is quite another to keep them coming back for more – and that is what VIA is doing.

During a year of considerable turbulence in the transportation industry, we gained many new customers who turned to the train for relaxing, safe and reliable transportation – and decided to keep returning. Our ability to retain new customers confirms not only that passenger rail has an important role in Canadian transportation, but that VIA Rail is fulfilling that role effectively.

We achieved this high level of performance while managing an ambitious capital investment program – one whose benefits will largely be felt in 2002 and beyond. This alone is evidence not only of the relevance of passenger rail in Canada, but of the quality of the team we have built at VIA Rail. I'm proud of that team, and I am proud to be part of it.

The capital investments launched in 2001 will deliver substantial benefits to Canadian travellers: new and better trains, better passenger stations, a better passenger rail network from coast to coast. And VIA's people have the passion – the commitment to excellence – to make the network deliver a service better than anything Canadians have seen before.

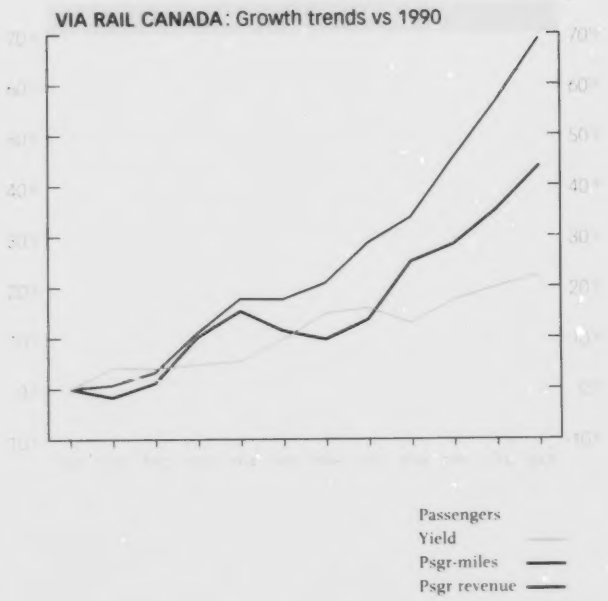


2001 PERFORMANCE HIGHLIGHTS

THE NUMBERS
ANOTHER OUTSTANDING YEAR

The continuous improvements VIA achieved over the past decade continued in 2001. We increased revenues by $13 million, bringing total revenue growth over the last three years alone to more than $50 million. Our passenger numbers increased by 70,000 in the past year. Our yield – the measure of revenue earned per passenger mile – increased by almost 6%. Despite higher fuel costs, total operating costs were lower than anticipated. As a result, we were able to reduce our requirement for government operating funding by another $7 million.

And for the first time in VIA's history, our ratio of revenues over cash operating expenses exceeded 60% to reach 61.5%.



Roger J. Paquette,
Chief Financial Officer

Dionne McGuigan,
Senior Service Attendant,
Western Services

Paul Côté,
Chief Operating Officer

Ivan Zenchuk,
Chef,
Western Services

Our performance is built on a sound understanding of our role as a public passenger service, and a clear grasp of the business of passenger rail as a viable, long-term enterprise.

In fact, passenger revenues have increased every year for the past 11 years, and are now almost 70% higher than in 1990. Revenue per passenger mile is up almost 50% over the same period. We are carrying over four hundred thousand more passengers – and operating 153 million more passenger miles – while government funding has dropped from 45.6 to 17.2 cents per passenger mile. At the same time, our cost recovery has improved dramatically, with our ratio of revenues over cash operating expenses more than double what it was in 1990.

Sustained, high-level performance like this confirms that VIA Rail has got the fundamentals right. There is a strong and growing market for passenger rail. We understand that market, and what Canadian travellers are looking for in a passenger rail service. And we are delivering that service consistently, year after year.

Pascal Poirier,
Senior Service Attendant,
Eastern Services

Jacinthe Milette,
Senior Service Attendant,
Corridor

Christena Keon Sirsly,
Chief Strategy Officer

Pierre Robertson,
Welder, Montreal
Maintenance Centre

OUR PEOPLE: WORKING SMARTER THAN EVER

As a team, we delivered our services more effectively than ever in 2001. We adopted a new organizational structure, which in turn reflects a radically new approach to managing passenger rail operations. Instead of channelling management responsibilities up and down the organization through departmental hierarchies, we have built cross-functional teams around our key markets – Western Canada, Southwestern Ontario, the Eastern Corridor and Eastern Canada – which combine responsibilities for all aspects of planning, operations and control.

The advantages of the new teams became clear very quickly. Cross-functional teams were able to identify problems and opportunities, explore solutions and new ideas, and take action faster than before. Decision-making now takes place as close to the action as possible, where a decision's impact on our customers is best understood.

The new approach also ensures that everyone at VIA understands how the decisions they make on the job affect VIA's operations as a whole. Instead of separating responsibilities for safety, on-time performance, quality of service, consistency and financial management into different channels, we have integrated these responsibilities into everyone's job.

Consider, for example, the challenge of improving the on-time performance of our trains. Working as a team, our employees have a better understanding of how everything involved in our business – equipment maintenance, supply management procedures, station services, baggage handling – can affect our ability to move trains on time. With that understanding, we work smarter, bringing a more integrated approach to managing on-time performance. And in 2001, this approach got results, in a business where sustainable improvements in on-time performance are very difficult to achieve.

We also worked to extend this integrated approach to managing operations into our relationships with suppliers and business partners. For example, Canadian National has a big impact on our on-time performance, because they own most of the tracks our trains run on. We are developing a closer, day-to-day working relationship with CN as part of our team – another step towards the long-term, sustainable improvements in service that are critical in passenger rail.

VIA employees from the Corridor and Eastern Services

VIA's *Canadian* rolls through Western Canada.

OUR SERVICES: INNOVATING AND IMPROVING

While much of our attention was focused on managing major capital investment projects in 2001, we continued to refine and improve our products and services in all parts of Canada. Major innovations include the introduction of new outer-urban services in Central Canada, enhanced tourism products in the East and the West, and significant enhancements to our online reservation service.

NEW OUTER-URBAN SERVICES

In the densely populated urban centres of Central Canada, where smog, traffic jams and airport congestion are growing problems, VIA is expanding the options for travellers. In 2001 we added a new direct train service to Windsor from Oshawa. We extended services to Montreal and Ottawa from Aldershot. And we introduced a new mid-morning departure from Kitchener to Toronto, with a convenient return schedule.

In the Greater Toronto Area, VIA launched a ground-breaking interline ticketing agreement with GO Transit. Under this agreement, VIA Rail and GO can now carry each other's passengers between shared stations. A new VIA / GO pass allows GO ticket holders to travel on VIA trains between Toronto's Union Station and stations at Oakville, Brampton, Georgetown, Aldershot and Oshawa. This means that commuters now have additional choices of trains on the Lakeshore and Georgetown lines.

We also completed a redesign of our *VIA 1* service in the corridor, including a complete refurbishment and upgrade of *VIA 1* car interiors. Designed to enhance our service to business travellers, the new *VIA 1* is increasingly in demand.

VIA's busy Corridor service connects Central Canada's key cities.

Isabelle Prévost,
Service Manager, Corridor

Claude Leblanc,
Senior Counter Sales Agent
at Montreal's Central Station

Enhanced tourist-class services

In Western Canada we made significant improvements to our award winning *Silver & Blue* class service, with refined dining car service, luxurious onboard accommodations, and new entertainment facilities for travellers. *Silver & Blue* is available on the *Canadian*, our legendary transcontinental, which has been a mainstay of travel and tourism in Western Canada for more than half a century.

The redesigned *Silver & Blue* class service builds on VIA's strong position in the West's tourism sector – a market that we feel holds significant opportunities for expansion in the mid-term future and beyond.

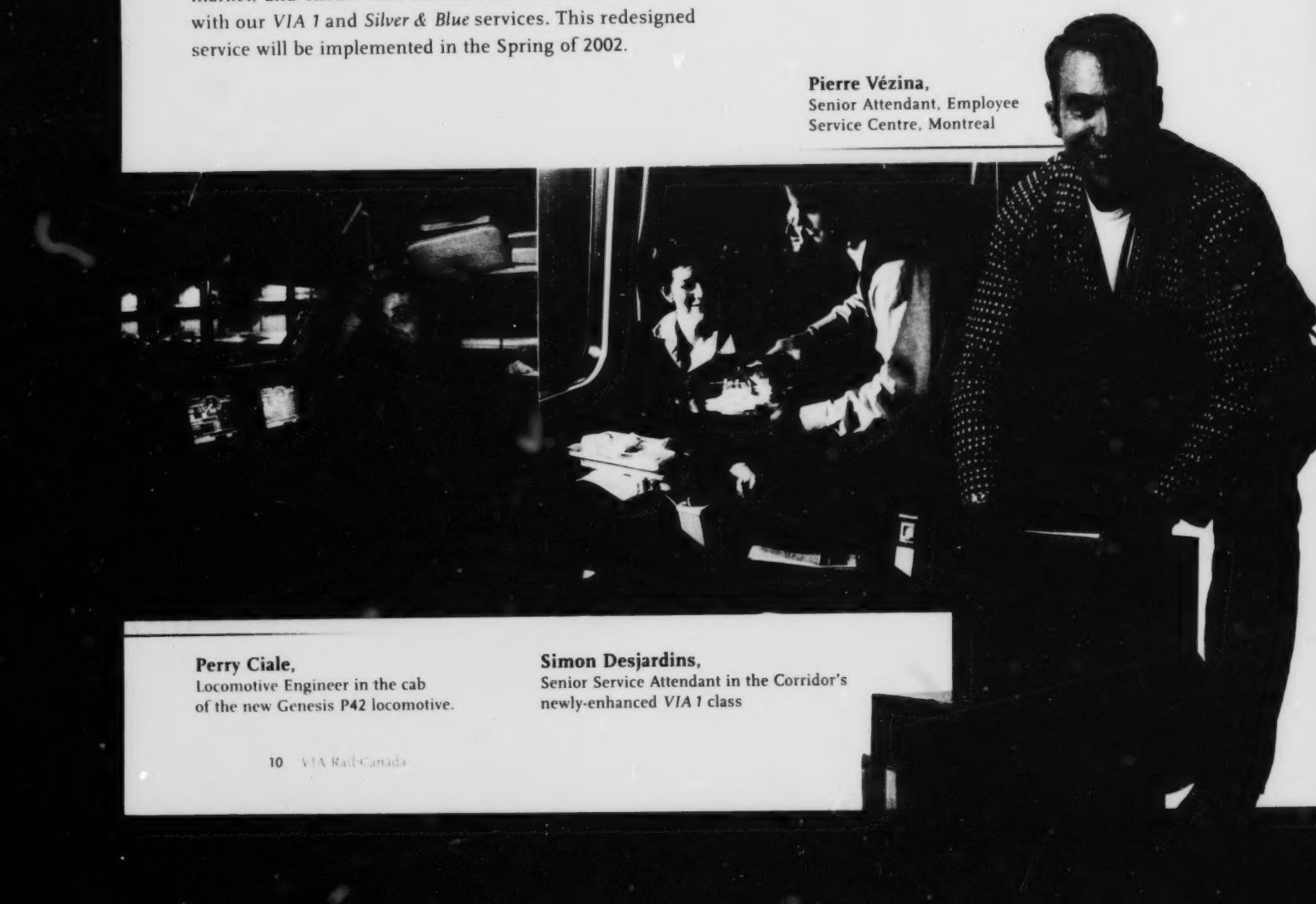
In the East, our *Bras d'Or*™, a seasonal touring train offering a spectacular cruise through the heart of Nova Scotia's Cape Breton Island, completed its second successful year. We also completed a redesign of our *Easterly* Class service designed to strengthen our position in the Eastern tourism market, and ensure that service standards are consistent with our *VIA 1* and *Silver & Blue* services. This redesigned service will be implemented in the Spring of 2002.

The best online reservation system

VIA has established itself as a leader in bringing our customers better access to our services through the Internet. In 2001, our ticket sales online exceeded $11 million.

In December 2001, VIA launched *reserVIA*™, a new, full-featured Internet booking system. With *reserVIA*, our customers can plan, book and pay for their train trips quickly and easily, online.

Users have the opportunity to create their customized travel profile, indicate their seating preference, make special meal or other service requests and pre-enter their Corporate Rate discount code. With this optional profile, users are able to make their booking within minutes. More than 12,500 users have already registered and built their travel profile online.



Pierre Vézina,
Senior Attendant, Employee Service Centre, Montreal

Perry Ciale,
Locomotive Engineer in the cab of the new Genesis P42 locomotive.

Simon Desjardins,
Senior Service Attendant in the Corridor's newly-enhanced *VIA 1* class

SAFETY: PART OF EVERYTHING WE DO

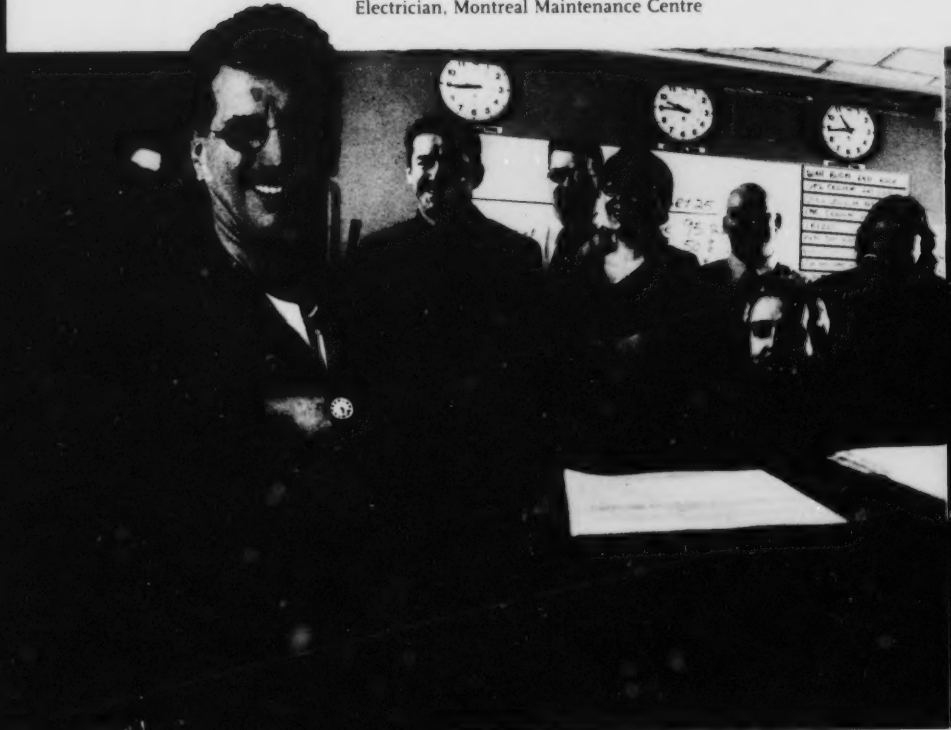
Our new cross-functional approach to managing operations has strengthened our commitment to safety by integrating that commitment into all aspects of our business. The safety and security of those who board our trains, and of our employees, is the first priority in every decision on the job.

Our new Safety Management System, which was fully implemented in 2001, is the first of its kind for a Canadian railway. As part of a follow up to implementing the system, Transport Canada conducted a review of all safety documentation in December, and VIA completed its own internal safety audit. Results of these reviews will be available in 2002.

We also set up two new national safety policy committees with our unions, the BLE and CAW. These committees will provide system-wide policy support to our existing network of local and regional health and safety committees.

Following the events of September 11, VIA introduced new security measures, including the abolition of lockers in our passenger stations, better ticket control procedures to limit access to boarding platforms, and improved information and communications procedures in the event of a security alert. In addition, VIA is participating in a new program called Risk Watch™, designed to help employees identify and respond to potential security problems.

Pierre Brunet,
Electrician, Montreal Maintenance Centre



The Operations Control Centre group manages train movements across the country.

Mario Lefebvre,
Mechanic, Montreal Maintenance Centre

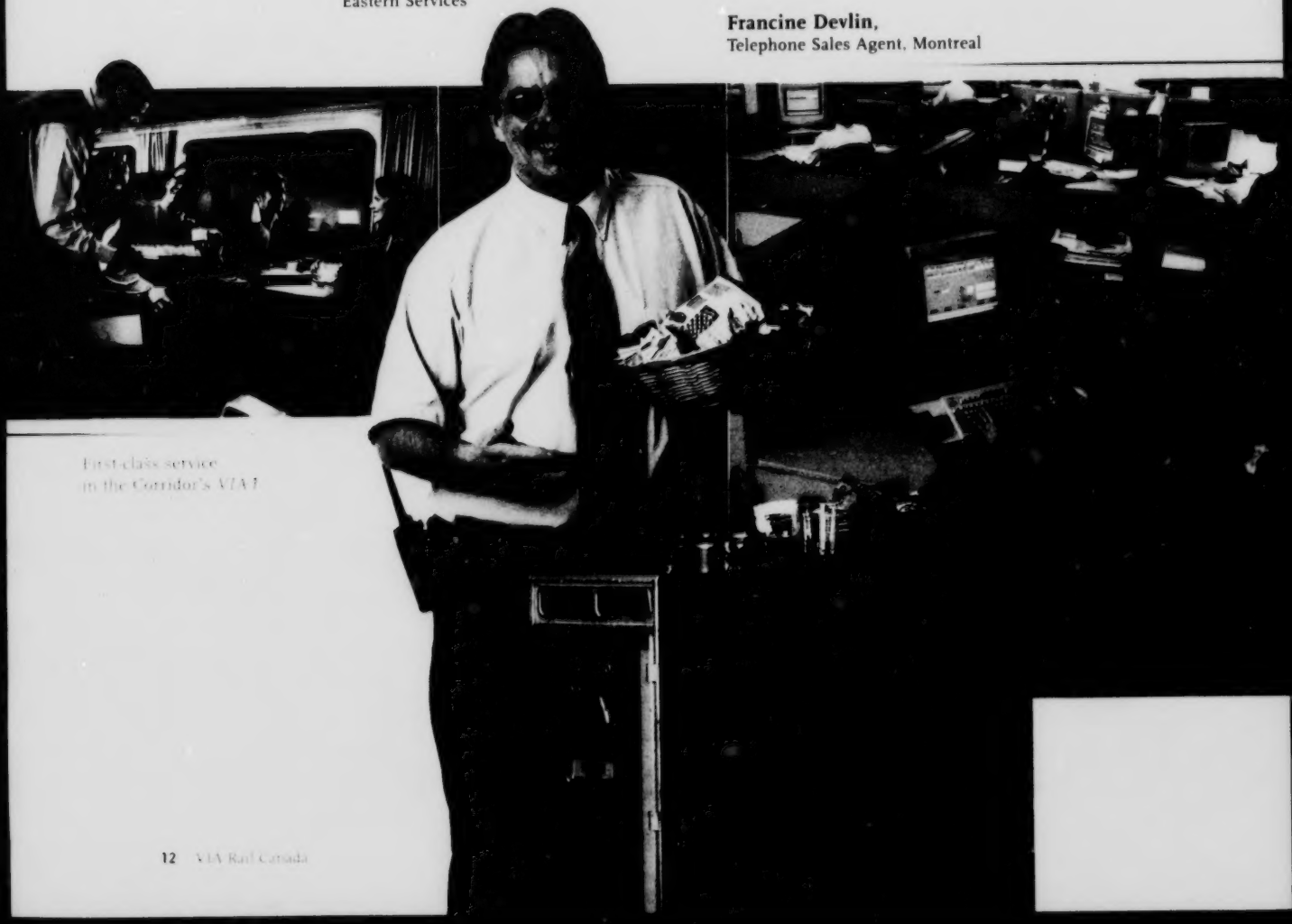
Extraordinary Service Under Pressure

The events in New York and Washington on September 11 affected transportation systems around the world, including those in Canada. The shutdown of air traffic created an enormous and immediate need to provide alternative transportation. For VIA Rail, this meant providing passenger services during the week Following September 11 for up to 40% more people in Central Canada, and up to 70% more in Atlantic Canada.

VIA pressed all available equipment into service to meet the demand, while VIA's employees responded with exceptional determination and professionalism to help travellers stranded by events. They acted without hesitation to do whatever was necessary to keep operations running smoothly, while maintaining a safe, reliable service for everyone who boarded VIA's trains.

Lionel Albert,
Senior Service Attendant,
Eastern Services

Francine Devlin,
Telephone Sales Agent, Montreal



First-class service in the Corridor's *VIA 1*

THE CAPITAL INVESTMENT PROGRAM

We made rapid progress implementing our five-year capital investment program in 2001. Approved in 2000 with $401.9 million in funding from the federal government, the capital investment will help VIA respond to the growing demand for a more modern, efficient, coast-to-coast passenger rail service. It is providing new equipment, better tracks and infrastructure, better station facilities, improved safety and environmental practices – all as part of a truly modern network of services linking communities across the country.

BETTER TRAINS, AND MORE OF THEM

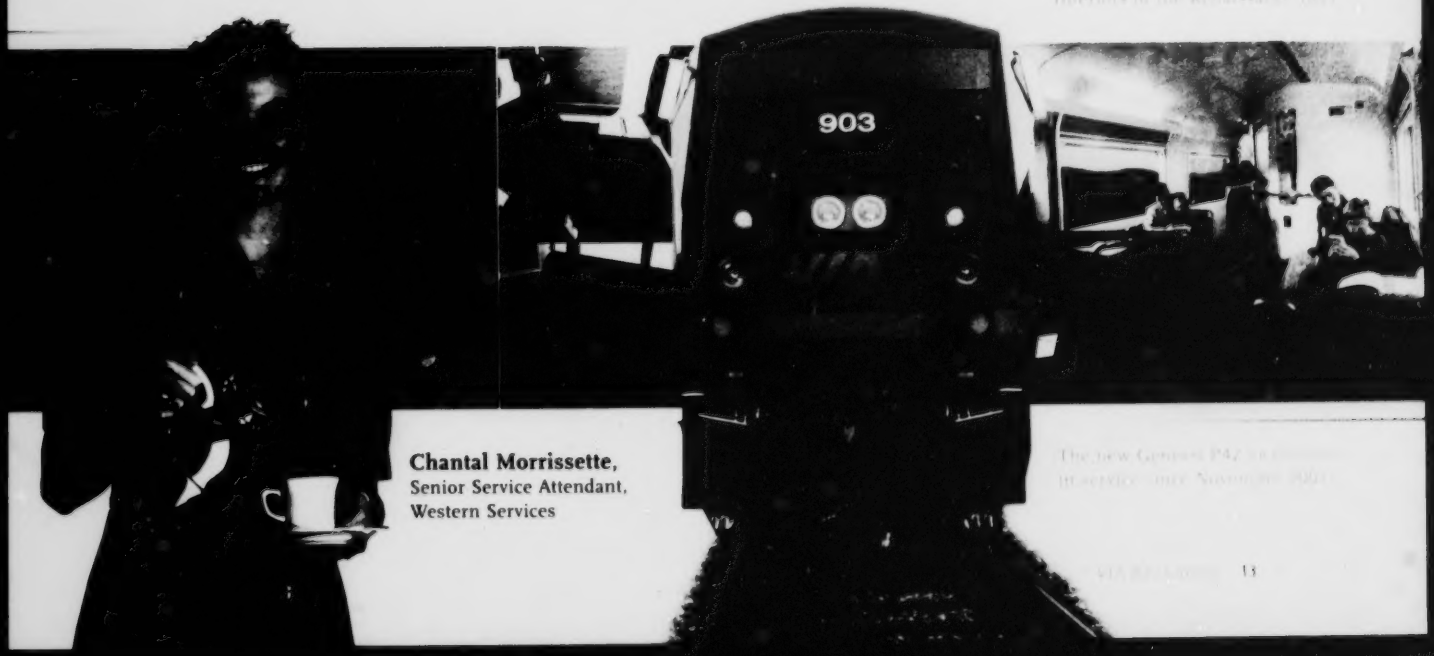
We purchased 139 new state-of-the-art passenger cars in December 2000, which will expand our total fleet by one third. The cars were delivered for assembly and modifications throughout 2001, and the first of the new equipment – now called the Renaissance cars – was unveiled last November. The equipment will be phased into service over the next two years.

We also received 21 new high-speed Genesis locomotives from GE. The new locomotives and passenger cars will allow us to:

- Add new departures, with faster trip times and modern equipment, significantly increasing choices for consumers in the Quebec City-Windsor Corridor;
- Expand overnight sleeper services in the Corridor with modern, well-appointed equipment suitable for today's business traveller;
- Introduce new options for travellers on the eastern Canadian overnight services between Montreal and Halifax / Gaspe;
- Free up equipment to respond to increased demand on the Western transcontinental service.

Services in regional and remote areas of the country will also benefit, as we complete the refurbishment of five self-propelled Rail Diesel Cars. The work, which began in June, includes a complete overhaul of all mechanical systems and car trucks, which will result in a dramatic increase in reliability and on-time performance. In addition, car interiors, such as carpets, upholstery and seats are being completely refurbished to provide improved comfort and service to customers. The first of the five cars was completed in November. The remaining cars will be completed in 2002.

Interior of the Renaissance fleet



Chantal Morrissette,
Senior Service Attendant,
Western Services

The new Genesis P42 locomotive in service since November 2001

MODERNIZING OUR STATIONS

Our program to upgrade and modernize passenger station facilities proceeded rapidly throughout 2001. In addition to implementing a new signage and corporate identity program coast to coast, we launched major station investment projects, including:

- A new station in London, Ontario. The old station was torn down in February, and a new, modern facility was opened in October.

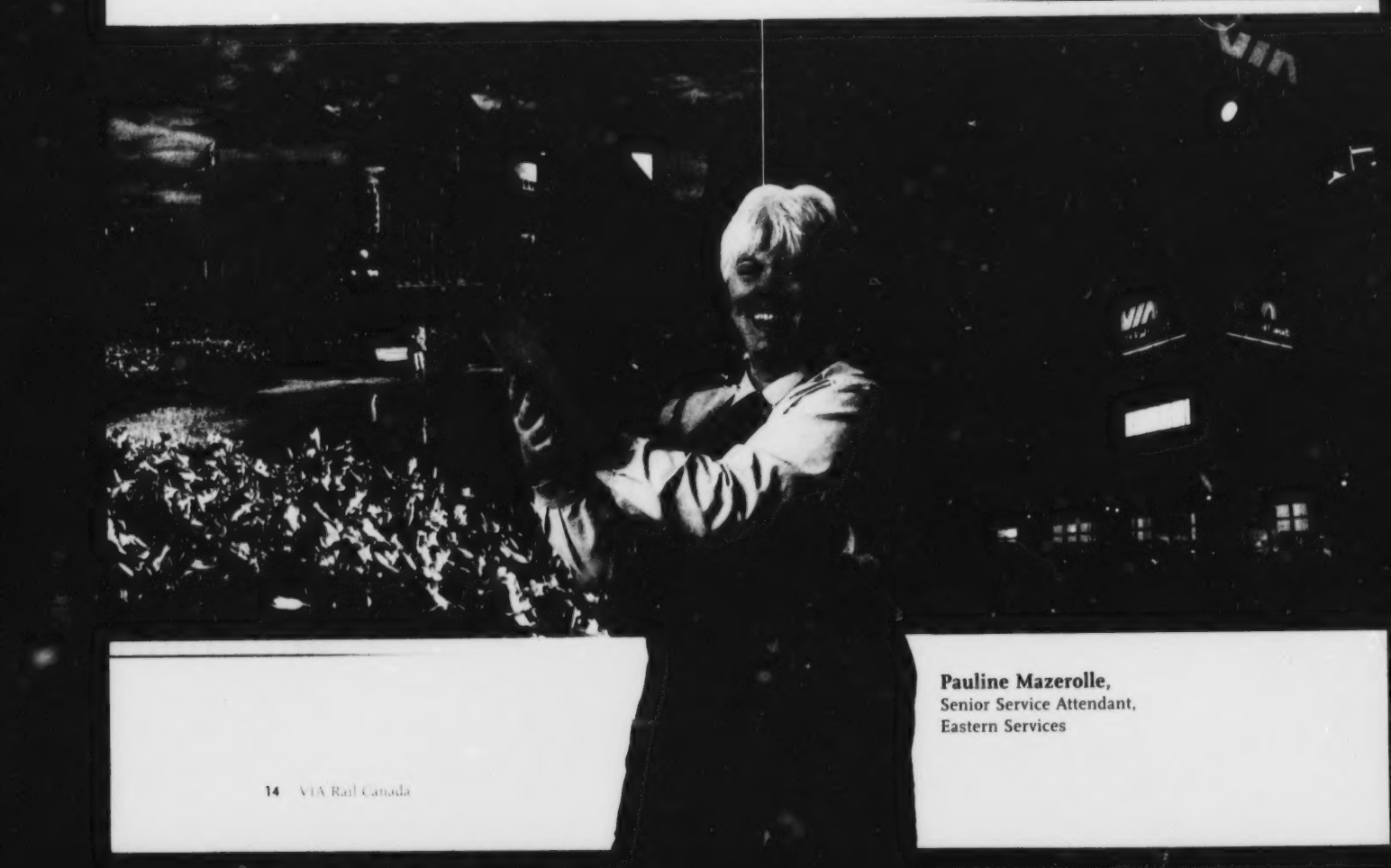
- Major station renovations – including new roofs, expanded waiting rooms, better lighting, and improved ticketing and baggage handling facilities – were started in Oshawa, Oakville, Kingston, Kitchener, Brantford, Brockville, Quebec City, Moncton and Halifax.

- A four-year redevelopment of our busiest passenger facility, Toronto's Union Station.

Our station improvements program is ongoing, and will benefit all of our stations across Canada in the years ahead. For example, in the near future we plan to improve interior amenities at stations in Windsor, Chatham, Sarnia, Woodstock, Brampton, Guelph, St. Catharines and Cobourg.

VIA's station in Quebec City, historic Gare du Palais.

The new VIA station in London, Ontario.



Pauline Mazerolle,
Senior Service Attendant,
Eastern Services

RENEWING THE INFRASTRUCTURE

A modern rail infrastructure – the tracks, switches, signals, control systems and bridges needed to operate our trains – is critical to the safe operation of passenger rail, and to the introduction of new and faster train services.

Infrastructure improvements progressed rapidly on the track between Montreal and Ottawa. Known as the Alexandria Subdivision, this is one of the few sections of track actually owned by VIA, so we have been able to move quickly. The majority of the track improvements were completed in 2001. The welding of the jointed rail also started, and will be completed by mid July.

Work on improved signalling systems is also progressing on schedule, and will be completed mid-September 2002. All work on the Alexandria Subdivision will be ready for the introduction of our fall train schedule, and will allow us to provide a much faster service between Ottawa and Montreal.

Substantial improvements are also needed for other routes in the Quebec City – Windsor Corridor, which will involve working closely with the track owner, Canadian National. We are currently negotiating an agreement with Canadian National to specify the details of what work will be done, and when it will be completed.

The busy Corridor route is in increasing demand.

Infrastructure is key to more frequent and faster service.

Bob McDaniels,
Service Manager,
Western Services

CAPITAL INVESTMENT IN THE FUTURE

The current capital investment plan will generate tangible benefits for Canadian travellers, both in the immediate future and in the years ahead. In 2002, new and improved stations will be opening. Our new locomotives and Renaissance cars will come into service. There will be new express trains between Toronto, Montreal and Ottawa, with faster schedules.

In the longer-term, the current investment program is designed to stabilize passenger rail service, and ensure that we can generate sufficient operating savings to reinvest in the ongoing capital projects needed to maintain service roughly at current levels. It will not, however, generate the funding we need to offer substantially higher levels of service beyond the five-year program.

We know that Canadians want higher levels of service – even faster schedules, and more frequent trains. Incremental improvements to this end are possible, provided that we can find new ways to generate the capital needed. This may require, for example, new legislation which would give VIA Rail options for financing capital improvement projects which are not available today.

Pierre Nolet,
Locomotive Engineer boards
the new VIA locomotive

Vern Zelenewich,
Senior Service Attendant,
Western Services

℠ Trademark owned and used by VIA Rail Canada Inc.
Lafleur Communication Marketing / Design: Patrice Boudreault / Universys / Printing: Vic Couleur Inc.
Photography by Marc Duesault, unless otherwise specified

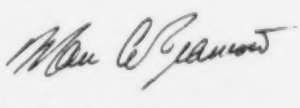
MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY STATEMENT

YEAR ENDED DECEMBER 31, 2001

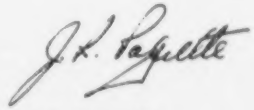
Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair / Deloitte & Touche, general partnership, as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Ernst & Young LLP, have audited the Corporation's financial statements for the year ended December 31, 2001, and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.



Marc LeFrançois
President and
Chief Executive Officer



J.R. Paquette
Chief Financial Officer

Montreal, Canada
February 8, 2002

AUDITORS' REPORT

TO THE MINISTER OF TRANSPORT

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2001 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2001 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our attention during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act* and regulations and the by-laws of the Corporation.

The financial statements for the preceding year were audited by the Auditor General of Canada and other chartered accountants.

Ernst & Young LLP

Ernst & Young LLP
Chartered Accountants

Montreal, Canada
February 8, 2002

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 8, 2002

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31

BALANCE SHEET

(in thousands)	Notes	2001	2000
CURRENT ASSETS			
Cash and cash equivalents		$ 11,518	$ 18,441
Accounts receivable, trade		8,208	4,992
Accounts receivable, other		14,973	9,003
Receivable from the Government of Canada		9,397	3,096
Temporary investments	5	39,539	39,539
Materials		15,950	17,031
		99,585	**92,102**
LONG-TERM ASSETS			
Capital assets	4	577,886	480,847
Asset renewal fund	5	49,959	37,825
Accrued benefit asset	6	86,225	20,717
Other		4,067	–
		718,137	**539,389**
		$ 817,722	**$ 631,491**
CURRENT LIABILITIES			
Accounts payable and accrued liabilities		$ 103,139	$ 87,329
Deferred revenue		7,123	6,091
		110,262	**93,420**
LONG-TERM LIABILITIES			
Accrued benefit liability	6	15,858	16,554
Deferred income tax	7	11,737	–
Other		4,652	5,087
		32,247	**21,641**
DEFERRED CAPITAL FUNDING	8	**586,953**	**482,476**
SHAREHOLDER'S EQUITY			
Share capital	9	9,300	9 300
Contributed surplus		4,963	4,678
Retained earnings		73,997	19,976
		88,260	**33,954**
		$ 817,722	**$ 631,491**

See accompanying notes to financial statements

On behalf of the Board.

Marlene McGraw, CA
Director and Chairman
of the Audit Committee

Jean Pelletier
Director and
Chairman of the Board

FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31

BALANCE SHEET

(in thousands)	Notes	2001	2000
CURRENT ASSETS			
Cash and cash equivalents		$ 11,518	$ 18,441
Accounts receivable, trade		8,208	4,992
Accounts receivable, other		14,973	9,003
Receivable from the Government of Canada		9,397	3,096
Temporary investments	5	39,539	39,539
Materials		15,950	17,031
		99,585	**92,102**
LONG-TERM ASSETS			
Capital assets	4	577,886	480,847
Asset renewal fund	5	49,959	37,825
Accrued benefit asset	6	86,225	20,717
Other		4,067	–
		718,137	**539,389**
		$ 817,722	**$ 631,491**
CURRENT LIABILITIES			
Accounts payable and accrued liabilities		$ 103,139	$ 87,329
Deferred revenue		7,123	6,091
		110,262	**93,420**
LONG-TERM LIABILITIES			
Accrued benefit liability	6	15,858	16,554
Deferred income tax	7	11,737	–
Other		4,652	5,087
		32,247	**21,641**
DEFERRED CAPITAL FUNDING	8	**586,953**	**482,476**
SHAREHOLDER'S EQUITY			
Share capital	9	9,300	9,300
Contributed surplus		4,963	4,678
Retained earnings		73,997	19,976
		88,260	**33,954**
		$ 817,722	**$ 631,491**

See accompanying notes to financial statements

On behalf of the Board

Marlene McGraw, CA
Director and Chairman
of the Audit Committee

Jean Pelletier
Director and
Chairman of the Board

FINANCIAL STATEMENTS

YEAR ENDED DECEMBER 31

STATEMENT OF OPERATIONS AND RETAINED EARNINGS

(in thousands)	Notes	2001	2000
REVENUES			
Passenger		**$ 234,939**	$ 217,614
Other		**18,889**	23,037
		253,828	**240,651**
EXPENSES			
Compensation and benefits		**182,207**	172,036
Train operations and fuel		**92,199**	83,259
Stations and property		**28,292**	29,177
Maintenance material		**28,191**	29,166
Marketing and sales		**25,670**	26,734
On-train product costs		**15,760**	15,548
Operating taxes		**11,964**	13,156
Employee future benefits	6	**(62,127)**	(55,673)
Amortization and losses on write-off and disposal of capital assets		**47,147**	52,216
Other		**27,765**	33,691
		397,068	**399,310**
Operating loss before funding from the Government of Canada and income tax		**143,240**	158,659
Operating funding from the Government of Canada		**163,293**	170,304
Amortization of deferred capital funding		**46,980**	50,200
Results of operations before income tax		**67,033**	61,845
Income tax expense	7	**13,012**	918
Net results of operations for the year		**54,021**	60,927
Retained earnings (deficit), beginning of year		**19,976**	(40,951)
Retained earnings, end of year		**$ 73,997**	**$ 19,976**

See accompanying notes to financial statements

FINANCIAL STATEMENTS

YEAR ENDED DECEMBER 31

STATEMENT OF CASH FLOWS

(in thousands)	2001	2000
OPERATING ACTIVITIES		
Net results of operations for the year	**$ 54,021**	$ 60,927
Non-cash items relating to operations:		
Amortization of capital assets	**46,507**	43,235
Losses on write-off and disposal of capital assets	**984**	9,330
Amortization of investment tax credits	**(344)**	(349)
Amortization of deferred capital funding	**(46,980)**	(50,200)
Deferred income tax	**11,737**	–
Changes in non-cash working capital	**8,149**	13,871
Change in other long-term assets	**(4,067)**	–
Change in accrued benefit asset	**(65,508)**	(20,717)
Change in accrued benefit liability	**(696)**	(39,551)
Change in other long-term liabilities	**(91)**	(103)
	3,712	**16,443**
FINANCING ACTIVITIES		
Capital funding from the Government of Canada	**151,742**	45,902
Change in capital funding receivable from the Government of Canada	**(5,713)**	(3,096)
	146,029	**42,806**
INVESTING ACTIVITIES		
Increase in asset renewal fund	**(12,134)**	(9,565)
Decrease in temporary investments	**–**	10,500
Acquisition of capital assets	**(146,742)**	(45,902)
Proceeds from sale of capital assets	**2,212**	313
	(156,664)	**(44,654)**
CASH AND CASH EQUIVALENTS		
Increase (decrease) during the year	**(6,923)**	14,595
Balance, beginning of year	**18,441**	3,846
Balance, end of year	**$ 11,518**	**$ 18,441**

See accompanying notes to financial statements.

FINANCIAL STATEMENTS

YEAR ENDED DECEMBER 31

STATEMENT OF OPERATIONS AND RETAINED EARNINGS

(in thousands)	Notes	2001	2000
REVENUES			
Passenger		$ 234,939	$ 217,614
Other		18,889	23,037
		253,828	240,651
EXPENSES			
Compensation and benefits		182,207	172,036
Train operations and fuel		92,199	83,259
Stations and property		28,292	29,177
Maintenance material		28,191	29,166
Marketing and sales		25,670	26,734
On-train product costs		15,760	15,548
Operating taxes		11,964	13,156
Employee future benefits	6	(62,127)	(55,673)
Amortization and losses on write-off and disposal of capital assets		47,147	52,216
Other		27,765	33,691
		397,068	399,310
Operating loss before funding from the Government of Canada and income tax		143,240	158,659
Operating funding from the Government of Canada		163,293	170,304
Amortization of deferred capital funding		46,980	50,200
Results of operations before income tax		67,033	61,845
Income tax expense	7	13,012	918
Net results of operations for the year		54,021	60,927
Retained earnings (deficit), beginning of year		19,976	(40,951)
Retained earnings, end of year		$ 73,997	$ 19,976

See accompanying notes to financial statements

FINANCIAL STATEMENTS

YEAR ENDED DECEMBER 31

STATEMENT OF CASH FLOWS

(in thousands)	2001	2000
OPERATING ACTIVITIES		
Net results of operations for the year	**$ 54,021**	$ 60,927
Non-cash items relating to operations:		
Amortization of capital assets	**46,507**	43,235
Losses on write-off and disposal of capital assets	**984**	9,330
Amortization of investment tax credits	**(344)**	(349)
Amortization of deferred capital funding	**(46,980)**	(50,200)
Deferred income tax	**11,737**	–
Changes in non-cash working capital	**8,149**	13,871
Change in other long-term assets	**(4,067)**	–
Change in accrued benefit asset	**(65,508)**	(20,717)
Change in accrued benefit liability	**(696)**	(39,551)
Change in other long-term liabilities	**(91)**	(103)
	3,712	**16,443**
FINANCING ACTIVITIES		
Capital funding from the Government of Canada	**151,742**	45,902
Change in capital funding receivable from the Government of Canada	**(5,713)**	(3,096)
	146,029	**42,806**
INVESTING ACTIVITIES		
Increase in asset renewal fund	**(12,134)**	(9,565)
Decrease in temporary investments	**–**	10,500
Acquisition of capital assets	**(146,742)**	(45,902)
Proceeds from sale of capital assets	**2,212**	313
	(156,664)	**(44,654)**
CASH AND CASH EQUIVALENTS		
Increase (decrease) during the year	**(6,923)**	14,595
Balance, beginning of year	**18,441**	3,846
Balance, end of year	**$ 11,518**	$ 18,441

See accompanying notes to financial statements

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 2001

1 AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the best passenger transportation company in Canada with a mission to provide safe, high-quality and low-cost passenger service. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations. The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

2 ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

a) Funding from the Government of Canada

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as income. The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding employee future benefits and non-cash transactions relating to capital assets and deferred income tax, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable capital assets is recorded as deferred capital funding on the Balance Sheet and is amortized on the same basis and over the same periods as the related capital assets. Upon disposition of the funded depreciable capital assets, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to these capital assets. Funding for non-depreciable capital assets is recorded as contributed surplus.

b) Cash equivalents

Cash equivalents include highly liquid investments purchased three months or less from maturity and are stated at cost, which approximates market value.

c) Revenue recognition

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues.

d) Foreign currency translation

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary balance sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the statement of operations and retained earnings.

Foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

e) Materials

Materials, which are valued at the lower of weighted average cost and replacement cost, consist primarily of items used for the maintenance of rolling stock. An allowance for obsolescence is provided for materials.

f) Capital assets

Capital assets acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values while subsequent acquisitions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other capital asset upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the capital assets concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.

Retired assets are written down to their net realizable value.

2. ACCOUNTING POLICIES (CONT'D)

f) Capital assets (cont'd)

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of capital assets, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 29 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 40 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other assets	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired assets.

g) Income tax

The Corporation follows the future income tax method of accounting for income taxes.

Under the future method, the change in the net deferred income tax asset or liability is included in income. Deferred income tax assets and liabilities are measured using substantively enacted tax rates expected to apply to taxable income in the years in which temporary differences are expected to be recovered or settled.

h) Investment tax credits

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related capital assets. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of capital assets. These credits are included in other long-term liabilities.

i) Employee future benefits

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans and has adopted the following policies: The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on service and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

Amortization of past service costs and transition assets and liabilities is calculated on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at fair value.

The excess of the net actuarial gain or loss over 10% of the greater of the benefit obligation and the fair value of plan assets in any one year are amortized over the average remaining service lives of active employees which is estimated to be mostly 13 to 14 years depending on the plan.

j) *VIA Préférence* program

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

k) Financial instruments

The estimated fair value of the recognized financial instruments, except for the asset renewal fund and temporary investments, approximates their carrying value due to their current nature.

The temporary investments are carried at the lower of cost and market.

The asset renewal fund is carried at cost.

l) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires Management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities, disclosure of contingent assets and liabilities and the reported amounts of revenues and expenses. Actual results could differ from these estimates.

2. ACCOUNTING POLICIES (CONT'D)

f) Capital assets (cont'd)

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of capital assets, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 29 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 40 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other assets	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired assets.

g) Income tax

The Corporation follows the future income tax method of accounting for income taxes.

Under the future method, the change in the net deferred income tax asset or liability is included in income. Deferred income tax assets and liabilities are measured using substantively enacted tax rates expected to apply to taxable income in the years in which temporary differences are expected to be recovered or settled.

h) Investment tax credits

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related capital assets. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of capital assets. These credits are included in other long-term liabilities.

i) Employee future benefits

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans and has adopted the following policies:

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on service and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

Amortization of past service costs and transition assets and liabilities is calculated on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at fair value.

The excess of the net actuarial gain or loss over 10% of the greater of the benefit obligation and the fair value of plan assets in any one year are amortized over the average remaining service lives of active employees which is estimated to be mostly 13 to 14 years depending on the plan.

j) *VIA Preference* program

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

k) Financial instruments

The estimated fair value of the recognized financial instruments, except for the asset renewal fund and temporary investments, approximates their carrying value due to their current nature.

The temporary investments are carried at the lower of cost and market.

The asset renewal fund is carried at cost.

l) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires Management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities, disclosure of contingent assets and liabilities and the reported amounts of revenues and expenses. Actual results could differ from these estimates.

3. RECONCILIATION OF NET RESULTS OF OPERATIONS TO GOVERNMENT FUNDING BASIS

The Corporation receives its funding from the Government of Canada based primarily on cash flow requirements. Items recognized in the Statement of operations and retained earnings in one year may be funded by the Government of Canada in different years. Accordingly, the Corporation has different net results of operations for the year on a government funding basis than on a Canadian generally accepted accounting principles basis. These differences are outlined below:

(in millions of dollars)	2001	2000
Net results of operations for the year	54.0	60.9
Items not requiring (not providing) operating funds:		
Amortization and losses on write-off and disposal of capital assets excluding amortization of investment tax credit	47.5	52.6
Amortization of deferred capital funding	(47.0)	(50.2)
Employee future benefits	(62.1)	(55.7)
Previous years' lease expenses funded in the current year	(0.3)	(3.6)
Deferred income tax	11.7	–
Adjustment for accrued compensation	0.7	1.7
Payment of prior years' reorganization charges	(4.3)	(5.3)
Operating funding surplus for the year	**0.2**	**0.4**

4. CAPITAL ASSETS

(in millions of dollars)	2001			2000		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	5.0	–	5.0	4.7	–	4.7
Rolling stock	574.3	293.6	280.7	505.2	284.2	221.0
Maintenance buildings	160.7	94.9	65.8	160.1	89.0	71.1
Stations and Facilities	34.7	17.8	16.9	34.5	16.0	18.5
Infrastructure improvements	100.1	36.7	63.4	94.9	34.2	60.7
Leasehold improvements	91.1	67.6	23.5	90.1	63.3	26.8
Machinery and Equipment	29.6	24.1	5.5	28.9	22.8	6.1
Information systems	66.2	61.2	5.0	60.3	53.9	6.4
Other assets	18.9	18.7	0.2	18.8	18.7	0.1
	1,080.6	**614.6**	**466.0**	**997.5**	**582.1**	**415.4**
Projects in progress			91.6			43.8
Retired assets (at net realizable value)			20.3			21.6
			577.9			**480.8**

Projects in progress as at December 31, 2001, primarily consist of rolling stock for $58.9 million and improvements to infrastructure and stations for $29.5 million.

5. TEMPORARY INVESTMENTS AND ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as the operating savings resulting from the rationalization of its maintenance activities, in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects.

The temporary investments and asset renewal fund include the following investment instruments:

(in millions of dollars)	2001		2000	
	Cost	Market Value	Cost	Market Value
Government of Canada bonds	**18.4**	**20.2**	19.1	21.2
Other Canadian bonds and debentures	**13.1**	**13.1**	10.6	11.5
Pooled equity unit trust	**49.5**	**45.6**	38.1	41.7
Cash and short-term investments	**8.5**	**9.8**	9.5	9.5
Balance, end of year	**89.5**	**88.7**	**77.3**	**83.9**
Represented by:				
Temporary investments	**39.5**	**39.5**	39.5	42.9
Asset renewal fund	**50.0**	**49.2**	37.8	41.0
	89.5	**88.7**	**77.3**	**83.9**

The temporary investments represent the amount that the Treasury Board has approved to fund operating deficits and certain capital assets while the balance of the asset renewal fund represents the funds that are retained for future investments in capital assets.

The weighted average effective rate of return on bonds and short-term investments for 2001 was 5.82% (2000: 6.04%) and the weighted average term to maturity for 2001 was 12 years (2000: 10 years).

The fair value of bonds, pooled equity unit trust and short-term investments is equivalent to the market value based on the current bid price at the balance sheet date.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of temporary investments and the asset renewal fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.

3 RECONCILIATION OF NET RESULTS OF OPERATIONS TO GOVERNMENT FUNDING BASIS

The Corporation receives its funding from the Government of Canada based primarily on cash flow requirements. Items recognized in the Statement of operations and retained earnings in one year may be funded by the Government of Canada in different years. Accordingly, the Corporation has different net results of operations for the year on a government funding basis than on a Canadian generally accepted accounting principles basis. These differences are outlined below:

(in millions of dollars)	2001	2000
Net results of operations for the year	**54.0**	60.9
Items not requiring (not providing) operating funds:		
Amortization and losses on write-off and disposal of capital assets excluding amortization of investment tax credit	**47.5**	52.6
Amortization of deferred capital funding	**(47.0)**	(50.2)
Employee future benefits	**(62.1)**	(55.7)
Previous years' lease expenses funded in the current year	**(0.3)**	(3.6)
Deferred income tax	**11.7**	–
Adjustment for accrued compensation	**0.7**	1.7
Payment of prior years' reorganization charges	**(4.3)**	(5.3)
Operating funding surplus for the year	**0.2**	**0.4**

4 CAPITAL ASSETS

(in millions of dollars)	2001			2000		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	**5.0**	–	**5.0**	4.7	–	4.7
Rolling stock	**574.3**	**293.6**	**280.7**	505.2	284.2	221.0
Maintenance buildings	**160.7**	**94.9**	**65.8**	160.1	89.0	71.1
Stations and Facilities	**34.7**	**17.8**	**16.9**	34.5	16.0	18.5
Infrastructure improvements	**100.1**	**36.7**	**63.4**	94.9	34.2	60.7
Leasehold improvements	**91.1**	**67.6**	**23.5**	90.1	63.3	26.8
Machinery and Equipment	**29.6**	**24.1**	**5.5**	28.9	22.8	6.1
Information systems	**66.2**	**61.2**	**5.0**	60.3	53.9	6.4
Other assets	**18.9**	**18.7**	**0.2**	18.8	18.7	0.1
	1,080.6	**614.6**	**466.0**	**997.5**	**582.1**	**415.4**
Projects in progress			**91.6**			43.8
Retired assets (at net realizable value)			**20.3**			21.6
			577.9			**480.8**

Projects in progress as at December 31, 2001, primarily consist of rolling stock for $58.9 million and improvements to infrastructure and stations for $29.5 million.

5. TEMPORARY INVESTMENTS AND ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as the operating savings resulting from the rationalization of its maintenance activities, in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects.

The temporary investments and asset renewal fund include the following investment instruments:

(in millions of dollars)	2001		2000	
	Cost	Market Value	Cost	Market Value
Government of Canada bonds	**18.4**	**20.2**	19.1	21.2
Other Canadian bonds and debentures	**13.1**	**13.1**	10.6	11.5
Pooled equity unit trust	**49.5**	**45.6**	38.1	41.7
Cash and short-term investments	**8.5**	**9.8**	9.5	9.5
Balance, end of year	**89.5**	**88.7**	**77.3**	**83.9**
Represented by:				
Temporary investments	**39.5**	**39.5**	39.5	42.9
Asset renewal fund	**50.0**	**49.2**	37.8	41.0
	89.5	**88.7**	**77.3**	**83.9**

The temporary investments represent the amount that the Treasury Board has approved to fund operating deficits and certain capital assets while the balance of the asset renewal fund represents the funds that are retained for future investments in capital assets.

The weighted average effective rate of return on bonds and short-term investments for 2001 was 5.82% (2000: 6.04%) and the weighted average term to maturity for 2001 was 12 years (2000: 10 years).

The fair value of bonds, pooled equity unit trust and short-term investments is equivalent to the market value based on the current bid price at the balance sheet date.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of temporary investments and the asset renewal fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.

6. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides defined benefit pension plans, post retirement and post-employment benefits to all its permanent employees.

Included in other benefit plans are expenses incurred by the Corporation relating to workers' compensation, post-retirement and post-employment benefits and network restructuring charges.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1998 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, 2001, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

A) CHANGE IN BENEFIT OBLIGATION:

	Pension Plans		Other Benefit Plans	
(in millions of dollars)	2001	2000	2001	2000
Accrued benefit obligation at beginning of year	**1,000.5**	1,012.8	**24.6**	24.7
Impact of plan amendments	**5.3**	–	**0.6**	–
Current service cost	**9.2**	9.4	**3.5**	3.1
Employees' contributions	**8.1**	7.9	**–**	–
Interest cost	**69.0**	71.8	**1.9**	1.8
Benefits paid	**(65.3)**	(68.1)	**(4.8)**	(4.5)
Actuarial (gain) loss	**67.7**	(33.3)	**1.6**	(0.5)
Accrued benefit obligation at end of year	**1,094.5**	**1,000.5**	**27.4**	**24.6**

B) CHANGE IN PLAN ASSETS:

	Pension Plans		Other Benefit Plans	
(in millions of dollars)	2001	2000	2001	2000
Market value of plan assets at beginning of year	**1,428.1**	1,416.5	**–**	–
Actual return on plan assets	**(61.2)**	71.8	**–**	–
Employer contributions	**–**	–	**4.8**	4.5
Employees' contributions	**8.1**	7.9	**–**	–
Benefits paid	**(65.3)**	(68.1)	**(4.8)**	(4.5)
Market value of plan assets at end of year	**1,309.7**	**1,428.1**	**–**	–

6. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS (CONT'D)

c) FUNDED STATUS:

	Pension Plans		Other Benefit Plans	
(in millions of dollars)	2001	2000	2001	2000
Funded status - plan surplus (deficit)	**215.2**	427.6	**(27.4)**	(24.6)
Unamortized net actuarial loss (gain)	**246.5**	6.0	**1.1**	(0.5)
Unamortized past service costs	**4.9**	–	**0.6**	–
Unamortized transitional obligation (asset)	**(380.4)**	(412.9)	**16.7**	19.2
Network restructuring accrual	**–**	–	**(6.8)**	(10.6)
Accrued benefit asset (liability) at end of year	**86.2**	**20.7**	**(15.8)**	**(16.5)**

d) NET PENSION EXPENSE (INCOME):

	Pension Plans		Other Benefit Plans	
(in millions of dollars)	2001	2000	2001	2000
Current service cost	**9.2**	9.4	**3.5**	3.1
Interest cost	**69.0**	71.9	**1.9**	1.8
Expected return on plan assets	**(111.6)**	(111.2)	**–**	–
Amortization of transitional obligation (asset)	**(32.5)**	(32.5)	**2.5**	2.5
Amortization of past service costs	**0.4**	–	**–**	–
Benefits paid and expensed by the employer	**–**	–	**(4.8)**	(4.5)
Adjustment of the network restructuring accrual	**–**	–	**0.3**	3.8
Net pension expense (income)	**(65.5)**	**(62.4)**	**3.4**	**6.7**

6. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides defined benefit pension plans, post retirement and post-employment benefits to all its permanent employees.

Included in other benefit plans are expenses incurred by the Corporation relating to workers' compensation, post-retirement and post-employment benefits and network restructuring charges.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1998 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, 2001, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

A) CHANGE IN BENEFIT OBLIGATION:

	Pension Plans		Other Benefit Plans	
(in millions of dollars)	2001	2000	2001	2000
Accrued benefit obligation at beginning of year	**1,000.5**	1,012.8	**24.6**	24.7
Impact of plan amendments	**5.3**	–	**0.6**	–
Current service cost	**9.2**	9.4	**3.5**	3.1
Employees' contributions	**8.1**	7.9	**–**	–
Interest cost	**69.0**	71.8	**1.9**	1.8
Benefits paid	**(65.3)**	(68.1)	**(4.8)**	(4.5)
Actuarial (gain) loss	**67.7**	(33.3)	**1.6**	(0.5)
Accrued benefit obligation at end of year	**1,094.5**	**1,000.5**	**27.4**	**24.6**

B) CHANGE IN PLAN ASSETS:

	Pension Plans		Other Benefit Plans	
(in millions of dollars)	2001	2000	2001	2000
Market value of plan assets at beginning of year	**1,428.1**	1,416.5	**–**	–
Actual return on plan assets	**(61.2)**	71.8	**–**	–
Employer contributions	**–**	–	**4.8**	4.5
Employees' contributions	**8.1**	7.9	**–**	–
Benefits paid	**(65.3)**	(68.1)	**(4.8)**	(4.5)
Market value of plan assets at end of year	**1,309.7**	**1,428.1**	**–**	–

6 EMPLOYEE FUTURE BENEFITS (CONT'D)

c) Funded status:

(in millions of dollars)	Pension Plans 2001	Pension Plans 2000	Other Benefit Plans 2001	Other Benefit Plans 2000
Funded status - plan surplus (deficit)	**215.2**	427.6	**(27.4)**	(24.6)
Unamortized net actuarial loss (gain)	**246.5**	6.0	**1.1**	(0.5)
Unamortized past service costs	**4.9**	–	**0.6**	–
Unamortized transitional obligation (asset)	**(380.4)**	(412.9)	**16.7**	19.2
Network restructuring accrual	**–**	–	**(6.8)**	(10.6)
Accrued benefit asset (liability) at end of year	**86.2**	**20.7**	**(15.8)**	**(16.5)**

d) Net pension expense (income):

(in millions of dollars)	Pension Plans 2001	Pension Plans 2000	Other Benefit Plans 2001	Other Benefit Plans 2000
Current service cost	**9.2**	9.4	**3.5**	3.1
Interest cost	**69.0**	71.9	**1.9**	1.8
Expected return on plan assets	**(111.6)**	(111.2)	**–**	–
Amortization of transitional obligation (asset)	**(32.5)**	(32.5)	**2.5**	2.5
Amortization of past service costs	**0.4**	–	**–**	–
Benefits paid and expensed by the employer	**–**	–	**(4.8)**	(4.5)
Adjustment of the network restructuring accrual	**–**	–	**0.3**	3.8
Net pension expense (income)	**(65.5)**	**(62.4)**	**3.4**	**6.7**

6 EMPLOYEE FUTURE BENEFITS (CONT'D)

f) WEIGHTED-AVERAGE ASSUMPTIONS:

	Pension Plans		Other Benefit Plans	
	2001	2000	2001	2000
Discount rate	**6.5%**	7.0%	**6.5%**	7.0%
Expected long-term rate of return on plan assets	**8.0%**	8.0%	**–**	–
Rate of compensation increase	**3.5%**	3.5%	**3.5%**	3.5%

Health care benefits included in other benefit plans are measured using the Canadian Consumer Price Index (CPI) plus 7.0%. The rate was assumed to decrease gradually to CPI plus 1.0% over 7 years and remain at that level thereafter. The Corporation did not contribute to the pension plans in 2001 and 2000 since the plans were in a surplus position and as such the Corporation has a contribution holiday.

7 INCOME TAX

The Corporation has unused tax losses in the amount of $22.1 million of which $9.6 million will expire in the year 2005, $9.5 million will expire in the year 2007 and $3.0 million will expire in the year 2008 the benefit of which has been recorded. The income tax expense is represented by the large corporation tax of $1.3 million (2000: $1.3 million) and the deferred income tax expense of $11.7 million (2000: nil). The year 2000 income tax expense also included an income tax recovery of $0.4 million.

8 DEFERRED CAPITAL FUNDING

(in millions of dollars)	2001	2000
Balance, beginning of year	**482.4**	487.1
Government funding for depreciable capital assets	**151.8**	45.9
Government funding for land investment transferred to contributed surplus	**(0.3)**	(0.4)
Amortization of deferred capital funding	**(47.0)**	(50.2)
Balance, end of year	**586.9**	**482.4**

9 SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2001 and 2000, 93,000 shares at $100 per share are issued and fully paid.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 2001

10 COMMITMENTS

a) The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate and computer equipment are as follows:

(in millions of dollars)	
2002	10.0
2003	9.0
2004	7.6
2005	7.6
2006	7.8
Subsequent years up to 2049	134.0
	176.0

b) As at December 31, 2001, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to $59.2 million consisting mainly of rolling stock and infrastructure related projects.

c) The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring up to December 31, 2008.

d) The Corporation has issued letters of credit totalling approximately $20.4 million (2000: $9.4 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

11 FINANCIAL INSTRUMENTS

The corporation has entered into swap contracts as a means of stabilizing the price of diesel fuel purchases.

The Corporation has hedged approximately 36.2% of the estimated 2002 fuel consumption and 34.3% of the estimated 2003 fuel consumption. This represents approximately 14.1 million U.S. gallons at an average price of $0.69 U.S. per U.S. gallon. Unrealized losses from the Corporation fuel hedging activities were $1.9 million (2000: $0.7 million)

Gains and losses realized on these financial instruments are recorded in the same category as the underlying items hedged. The Corporation is exposed to credit risk in the event of non-performance by the counterparty to its derivative financial instruments but does not expect such non-performance as the counterparty is of high credit quality.

12 RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies, and enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and are recorded at exchange value.

13 CONTINGENCIES

The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies will not have a material adverse effect on the financial position of the corporation.

14 RECLASSIFICATION

The comparative financial statements have been reclassified from statements previously presented to conform to the presentation of the 2001 financial statements.

6. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS (CONT'D)

e) WEIGHTED-AVERAGE ASSUMPTIONS:

	Pension Plans		Other Benefit Plans	
	2001	2000	2001	2000
Discount rate	**6.5%**	7.0%	**6.5%**	7.0%
Expected long-term rate of return on plan assets	**8.0%**	8.0%	**–**	–
Rate of compensation increase	**3.5%**	3.5%	**3.5%**	3.5%

Health care benefits included in other benefit plans are measured using the Canadian Consumer Price Index (CPI) plus 7.0%. The rate was assumed to decrease gradually to CPI plus 1.0% over 7 years and remain at that level thereafter. The Corporation did not contribute to the pension plans in 2001 and 2000 since the plans were in a surplus position and as such the Corporation has a contribution holiday.

7. INCOME TAX

The Corporation has unused tax losses in the amount of $22.1 million of which $9.6 million will expire in the year 2005, $9.5 million will expire in the year 2007 and $3.0 million will expire in the year 2008 the benefit of which has been recorded. The income tax expense is represented by the large corporation tax of $1.3 million (2000: $1.3 million) and the deferred income tax expense of $11.7 million (2000: nil). The year 2000 income tax expense also included an income tax recovery of $0.4 million.

8. DEFERRED CAPITAL FUNDING

(in millions of dollars)	2001	2000
Balance, beginning of year	**482.4**	487.1
Government funding for depreciable capital assets	**151.8**	45.9
Government funding for land investment transferred to contributed surplus	**(0.3)**	(0.4)
Amortization of deferred capital funding	**(47.0)**	(50.2)
Balance, end of year	**586.9**	**482.4**

9. SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2001 and 2000, 93,000 shares at $100 per share are issued and fully paid.

10. COMMITMENTS

a) The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate and computer equipment are as follows:

(in millions of dollars)	
2002	10.0
2003	9.0
2004	7.6
2005	7.6
2006	7.8
Subsequent years up to 2049	134.0
	176.0

b) As at December 31, 2001, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to $59.2 million consisting mainly of rolling stock and infrastructure related projects.

c) The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring up to December 31, 2008.

d) The Corporation has issued letters of credit totalling approximately $20.4 million (2000: $9.4 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

11. FINANCIAL INSTRUMENTS

The corporation has entered into swap contracts as a means of stabilizing the price of diesel fuel purchases.
The Corporation has hedged approximately 36.2% of the estimated 2002 fuel consumption and 34.3% of the estimated 2003 fuel consumption. This represents approximately 14.1 million U.S. gallons at an average price of $0.69 U.S. per U.S. gallon. Unrealized losses from the Corporation fuel hedging activities were $1.9 million (2000: $0.7 million)
Gains and losses realized on these financial instruments are recorded in the same category as the underlying items hedged. The Corporation is exposed to credit risk in the event of non-performance by the counterparty to its derivative financial instruments but does not expect such non-performance as the counterparty is of high credit quality.

12. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies, and enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and are recorded at exchange value.

13. CONTINGENCIES

The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies will not have a material adverse effect on the financial position of the corporation.

14. RECLASSIFICATION

The comparative financial statements have been reclassified from statements previously presented to conform to the presentation of the 2001 financial statements.

CORPORATE DIRECTORY

AS AT DECEMBER 31, 2001

BOARD OF DIRECTORS

Greg Black,	Bracebridge, Ontario
Jacqueline L. Boutet,	Montreal, Quebec
Alan Chapple,	Toronto, Ontario
Anthony Friend, Q.C.	Calgary, Alberta
Jean-Louis Hamel,	Montreal, Quebec
Barbara Kane,	Halifax, Nova Scotia
Wendy Kelly,	Regina, Saskatchewan
Yvon LeBlanc, Q.C.	Bouctouche, New Brunswick
Marc LeFrançois,	Montreal, Quebec
Robert Matteau,	Grand-Mere, Quebec
Marlene McGraw, CA	Brantford, Ontario
Jean Pelletier, Chairman of the Board	Quebec City, Quebec
Donald Pettit,	Vancouver, British Columbia
Timothy Reid,	Toronto, Ontario
James J. Smith, FCA	Winnipeg, Manitoba

OFFICERS

Jean Pelletier,	Chairman of the Board
Marc LeFrançois,	President and Chief Executive Officer
Paul Côté,	Chief Operating Officer
Christena Keon Sirsly,	Chief Strategy Officer
J. Roger Paquette,	Chief Financial Officer
Steve Del Bosco,	Vice-President, Marketing
Mike Greenberg,	Vice-President, Procurement and Real Estate
Michael Gushue,	Vice-President, Operations Support
Carole Mackaay,	General Counsel and Corporate Secretary
John Marginson,	Vice-President, Capital Program and Business Development

COMMITTEES OF THE BOARD

EXECUTIVE COMMITTEE

Jean Pelletier, Chairman
Jacqueline L. Boutet
Alan Chapple
Anthony Friend, Q.C.
Marc LeFrançois
Robert Matteau

COMMITTEES OF THE BOARD (CONT'D)

HUMAN RESOURCES COMMITTEE

Donald Pettit, Chairman
Greg Black
Alan Chapple
Barbara Kane
Wendy Kelly
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

AUDIT COMMITTEE

Marlene McGraw, CA, Chairman
Jacqueline L. Boutet
Anthony Friend, Q.C.
Wendy Kelly
Robert Matteau
Donald Pettit

PLANNING AND FINANCE COMMITTEE

Yvon LeBlanc, Q.C., Chairman
Greg Black
Jacqueline L. Boutet
Barbara Kane
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

INVESTMENT COMMITTEE

Anthony Friend, Q.C., Chairman
Greg Black
Alan Chapple
Yvon LeBlanc, Q.C.
Robert Matteau
Marlene McGraw, CA

CORPORATE GOVERNANCE COMMITTEE

Robert Matteau, Chairman
Wendy Kelly
Yvon LeBlanc, Q.C.
Marlene McGraw, CA
Donald Pettit
Timothy Reid

VIA OFFICE LOCATIONS

HEADQUARTERS AND QUEBEC

3 Place Ville-Marie
Suite 500
Montreal, Quebec H3B 2C9
(514) 871-6000

Postal address:
P.O. Box 8116, Station A
Montreal, Quebec H3C 3N3

ATLANTIC

1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia B3H 2P6
(902) 494-7906

ONTARIO

50 Drummond Street
Unit C
Toronto, Ontario M8V 4B5
(416) 956-7600

WEST

104-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba R3C 1A3
(204) 949-7400

1150 Station Street
Vancouver, British Columbia V6A 2X
(604) 640-3700

WEBSITE

www.viarail.ca

UNE ENTREPRISE PUBLIQUE AU SERVICE DES VOYAGEURS

VIA Rail Canada

Rapport annuel 2001

L'honorable David Collenette, C.P.,
député, ministre des Transports, Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001.

Jean Pelletier
Administrateur et président du Conseil

VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

Un service public vital

Depuis sa création en 1977, VIA Rail est le transporteur ferroviaire voyageurs national au Canada. Notre mission, en tant que société d'État indépendante, consiste à offrir, à peu de frais, des services ferroviaires voyageurs de qualité supérieure et sécuritaires. Nous la remplissons en assurant des services exceptionnels à notre clientèle, en maximisant nos recettes, en contrôlant nos coûts, et en misant sur le point fort du rail voyageurs : l'avantage d'être le mode de transport le plus sûr, le plus efficace et le plus fiable qui soit.

Pour tous les voyageurs canadiens

Notre vision est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada, avec pour objectif de répondre aux besoins actuels et futurs des Canadiens. Grâce à notre programme d'investissements en capital voué à la renaissance du rail voyageurs, nous modernisons notre réseau de gares, nous offrons des services plus rapides au moyen d'un plus grand nombre de trains et nous transportons plus de Canadiens que jamais auparavant.

D'un océan à l'autre

Nous exploitons plus de 480 trains par semaine, qui circulent sur 14 000 kilomètres de voies pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 000 employés, VIA a transporté en 2001 près de quatre millions de voyageurs sur plus de 920 millions de milles.

Dans l'Ouest canadien, nos légendaires trains transcontinentaux desservent principalement les marchés touristiques canadiens et étrangers. Le magazine *National Geographic* a inclus l'itinéraire du *Canadien*[MC] – qui assure trois fois par semaine la liaison Toronto-Vancouver – dans sa liste des cinq plus merveilleux voyages au monde. La luxueuse classe *Bleu d'Argent*[MC], dont le confort et les commodités ont été récemment améliorés, demeure l'un des produits de VIA les plus recherchés.

Dans le corridor Québec-Windsor, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables – que ce soit en classe *VIA 1*[MC], renouvelée dernièrement, ou en classe économique, au confort assuré –, de centre-ville à centre-ville entre les grands centres d'affaires du Canada central.

Dans les provinces Atlantiques, l'*Océan*[MC] relie six fois par semaine Montréal et Halifax et offre aux voyageurs en classe *Alizés*[MC] des services de première classe. En outre, le *Chaleur*[MC] assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Dans les régions rurales et éloignées, VIA exploite les liaisons jugées essentielles par le gouvernement pour répondre aux besoins en transports régionaux.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les indicateurs financiers et les statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la société depuis 1990, première année d'exploitation de l'actuel réseau.

	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS												
(en millions de dollars)												
Produits	**253,8**	240,7	220,6	200,2	190,5	184,5	175,0	176,4	164,2	155,8	150,1	142,8
* Charges en trésorerie	**412,4**	404,7	389,1	382,6	386,5	389,8	397,3	438,5	485,2	487,1	478,1	493,3
Dépenses en immobilisations	**146,7**	45,9	10,9	18,3	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
Financement de l'État :												
Exploitation	**158,8**	164,4	170,0	178,4	196,0	205,3	222,3	262,1	321,0	331,3	328,0	350,3
Frais de réorganisation	**4,5**	5,9	–	–	16,3	19,2	33,5	30,8	15,3	12,9	24,7	59,7
	163,3	170,3	170,0	178,4	212,3	224,5	255,8	292,9	336,3	344,2	352,7	410,0
Immobilisations	**151,7**	45,9	–	–	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
** Total du financement de l'État	**315,0**	**216,2**	**170,0**	**178,4**	**228,7**	**245,2**	**295,4**	**318,2**	**348,1**	**388,9**	**392,8**	**441,5**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS												
* Ratio des produits aux charges en trésorerie (%)	**61,5**	59,5	56,7	52,3	49,3	47,3	44,0	40,2	33,8	32,0	31,4	28,9
*** Voyageurs (en milliers)	**3865**	3795	3569	3618	3719	3557	3465	3412	3402	3400	3491	3458
*** Voyageurs - milles (en millions)	**921**	904	885	850	873	865	827	794	781	772	788	768
*** Financement public de l'exploitation par voyageur - mille (en cents)	**17,2**	18,2	19,2	21,0	22,5	23,7	26,9	33,0	41,1	42,9	41,6	45,6
*** Trains - milles parcourus (en milliers)	**6665**	6621	6448	6325	6482	6472	6219	6524	6515	6483	6270	6386
*** Voitures - milles parcourus (en milliers)	**46102**	45121	43168	42068	41242	40491	37492	36351	35861	35993	35934	35768
*** Coefficient d'occupation moyen (%)	**57**	56	56	55	57	58	59	57	56	53	56	55
*** Nombre moyen de voyageurs - milles par train - mille	**138**	137	137	134	135	134	133	122	120	119	126	120
Ponctualité (%)	**85**	83	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Nombre d'employés à la fin de l'excercice	**3013**	2958	2909	2952	2969	3000	3178	3718	4131	4478	4402	4525

* *Les charges en trésorerie excluent les amortissements des immobilisations, les frais de réorganisation, les charges de retraite et les avantages sociaux futurs.*
** *Ce total exclut des retraits du fonds de renouvellement des actifs de VIA de 16,5 millions de dollars en 1999 et de 33,6 millions en 1998, et inclut une contribution de 5 millions au FRA en 2001 provenant du surplus du financement en capital.*
*** *Les données des années précédentes ont été retraitées.*

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les indicateurs financiers et les statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la société depuis 1990, première année d'exploitation de l'actuel réseau.

	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS												
(en millions de dollars)												
Produits	**253,8**	240,7	220,6	200,2	190,5	184,5	175,0	176,4	164,2	155,8	150,1	142,8
Charges en trésorerie	**412,4**	404,7	389,1	382,6	386,5	389,8	397,3	438,5	485,2	487,1	478,1	493,3
Dépenses en immobilisations	**146,7**	45,9	10,9	18,3	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
Financement de l'État :												
Exploitation	**158,8**	164,4	170,0	178,4	196,0	205,3	222,3	262,1	321,0	331,3	328,0	350,3
Frais de réorganisation	**4,5**	5,9	–	–	16,3	19,2	33,5	30,8	15,3	12,9	24,7	59,7
	163,3	170,3	170,0	178,4	212,3	224,5	255,8	292,9	336,3	344,2	352,7	410,0
Immobilisations	**151,7**	45,9	–	–	16,4	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7	40,1	31,5
Total du financement de l'État	**315,0**	**216,2**	**170,0**	**178,4**	**228,7**	**245,2**	**295,4**	**318,2**	**348,1**	**388,9**	**392,8**	**441,5**
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS												
Ratio des produits aux charges en trésorerie (%)	**61,5**	59,5	56,7	52,3	49,3	47,3	44,0	40,2	33,8	32,0	31,4	28,9
Voyageurs (en milliers)	**3865**	3795	3569	3618	3719	3557	3465	3412	3402	3400	3491	3458
Voyageurs - milles (en millions)	**921**	904	885	850	873	865	827	794	781	772	788	768
Financement public de l'exploitation par voyageur - mille (en cents)	**17,2**	18,2	19,2	21,0	22,5	23,7	26,9	33,0	41,1	42,9	41,6	45,6
Trains - milles parcourus (en milliers)	**6665**	6621	6448	6325	6482	6472	6219	6524	6515	6483	6270	6386
Voitures - milles parcourus (en milliers)	**46102**	45121	43168	42068	41242	40491	37492	36351	35861	35993	35934	35768
Coefficient d'occupation moyen (%)	**57**	56	56	55	57	58	59	57	56	53	56	55
Nombre moyen de voyageurs - milles par train - mille	**138**	137	137	134	135	134	133	122	120	119	126	120
Ponctualité (%)	**85**	83	84	81	84	84	86	87	90	90	90	88
Nombre d'employés à la fin de l'excercice	**3013**	2958	2909	2952	2969	3000	3178	3718	4131	4478	4402	4525

Les charges en trésorerie excluent les amortissements des immobilisations, les frais de réorganisation, les charges de retraite et les avantages sociaux futurs.
Ce total exclut des retraits du fonds de renouvellement des actifs de VIA de 16,5 millions de dollars en 1999 et de 33,6 millions en 1998, et inclut une contribution de 5 millions au FRA en 2001 provenant du surplus du financement en capital.
Les données des années précédentes ont été retraitées.

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

Un système de transport efficace et bien intégré est un incontournable dans un pays aussi vaste et dynamique que le Canada. En sa qualité de transporteur ferroviaire voyageurs national, VIA Rail a un rôle important à jouer dans ce système: offrir, à peu de frais, des services sécuritaires et de qualité supérieure aux Canadiens de tous les coins du pays.

VIA a, encore une fois, bien joué son rôle en 2001. Grâce à une performance qui fait l'envie, la société a connu une autre année record. Forte de son engagement indéfectible envers la sécurité et de ses efforts pour augmenter continuellement son chiffre d'affaires tout en exerçant un contrôle très strict de ses coûts, VIA Rail a desservi en 2001 plus de Canadiens que jamais au cours des dix dernières années. La renaissance du rail voyageurs au Canada n'est plus une simple vision de l'avenir. C'est une démarche bien enracinée, et dont la réalisation va bon train.

Le mandat clair reçu du gouvernement canadien est l'un des facteurs qui expliquent la réussite de VIA en 2001. Guidée par sa vision de l'avenir du rail voyageurs dans les services publics et munie des outils nécessaires pour remplir sa mission, la société relève de nouveaux défis, investissant dans le matériel roulant, l'infrastructure et les gares. De tels investissements lui permettront non seulement d'élargir la gamme des services offerts aux voyageurs canadiens, mais aussi de leur proposer des options plus intéressantes. Les activités intervilles de VIA sont en pleine expansion, la société étant à l'écoute de la population qui réclame des solutions de transport abordables, viables et respectueuses de l'environnement.

Au cours de la dernière décennie, le Conseil d'administration de VIA a guidé la transformation de la société en entreprise de service public moderne et novatrice. Toute société d'État qui doit rendre compte de sa gestion des fonds publics doit pouvoir s'appuyer sur un conseil d'administration solide, efficace et digne de confiance. Un tel conseil est un instrument particulièrement précieux pour VIA à l'heure même où nous nous préparons à faire face à de nouveaux enjeux.

VIA prend des mesures concrètes et réfléchies pour accroître l'efficacité de son conseil d'administration. La société est en effet persuadée qu'elle doit jouer la carte de l'excellence, à la fois dans la gouvernance de l'entreprise et la gestion de l'exploitation, alors qu'elle se projette dans l'avenir pour assurer la continuité de la renaissance du rail voyageurs.

Le programme d'immobilisations en cours contribuera à stabiliser et à moderniser son réseau. VIA aura à relever de nombreux défis nouveaux dans ses efforts constants pour donner satisfaction aux Canadiens en quête de services toujours plus rapides et plus fréquents. La société devra explorer des moyens de financement plus novateurs et plus souples pour assumer le fardeau de l'amélioration continue de ses immobilisations. De plus, elle devra obtenir un accès élargi à l'infrastructure ferroviaire – un élément déterminant dans la performance du rail voyageurs.

Je suis convaincu que, si on lui en donne la possibilité, VIA saura relever ces défis avec toute la créativité et la détermination qui l'ont animée dans le passé. Avec, ce qui est encore plus important, les yeux rivés sur les objectifs de performance de l'avenir que les voyageurs canadiens jugent primordiaux : plus de choix, des déplacements plus rapides, une plus grande ponctualité et une harmonisation plus poussée avec les autres modes de transport.

Telle est l'orientation qu'a adoptée VIA pour poursuivre cette renaissance en 2002 et en assurer la permanence. VIA Rail est résolue à continuer sur sa lancée, pour offrir aux Canadiens les meilleurs services ferroviaires voyageurs et enrichir à sa manière la vie économique et sociale du Canada.

Le président du Conseil,
Jean Pelletier

Le président et chef de la direction,
Marc LeFrançois

MESSAGE DU PRÉSIDENT

En 2001, la renaissance du rail voyageurs s'est manifestée très concrètement par des investissements de taille dans le matériel roulant, les installations et l'infrastructure. Difficile d'ignorer les nouvelles gares, les nouvelles locomotives et les 139 nouvelles voitures ultramodernes. Symboles du début d'une ère nouvelle pour les services voyageurs au Canada, elles sont le fruit d'investissements en capital déterminants pour l'avenir du rail voyageurs.

Mais cette renaissance n'est pas uniquement affaire de pierre et de mécanique. Ces nouveaux trains et bâtiments sont habités par des gens, qui en sont l'âme. À VIA Rail, les gens – le mécanicien dans le centre de maintenance, l'agent de billets, le superviseur à bord du train – sont des passionnés du rail voyageurs. Cette passion transparaît jour après jour dans leur travail, qu'ils accomplissent avec brio.

La renaissance du rail voyageurs en 2001, c'est l'histoire d'une société qui a su attiser cette passion à la grandeur de l'entreprise.

C'est ainsi que nous avons mis en place, au début de l'année, une nouvelle organisation interfonctionnelle, qui se démarque des organisations traditionnelles par son absence de hiérarchisation et de compartimentation, et par l'exercice d'un leadership par chaque employé. Chaque membre de l'équipe de VIA sait ce qu'il a à faire. Chacun comprend les priorités et l'orientation client de la société, et est conscient du rôle qu'il a à jouer pour assurer la satisfaction de la clientèle. Et chaque membre travaille dans un milieu qui lui permet d'améliorer chaque jour sa performance – où il peut analyser des problèmes, explorer de nouvelles idées, prendre des décisions et être responsable de son travail.

Lorsque nous avons mis de l'avant cette nouvelle organisation, j'avais, d'emblée, entièrement confiance dans les employés de VIA. Ils ont répondu à l'appel avec panache, comme je m'y attendais. Nos syndicats ont collaboré étroitement avec la direction pour modifier les façons de travailler. Que ce soit individuellement ou en équipe, nous sommes plus efficaces que jamais. VIA a trouvé un second souffle et l'enthousiasme qui anime tous et chacun alimente la renaissance du rail voyageurs.

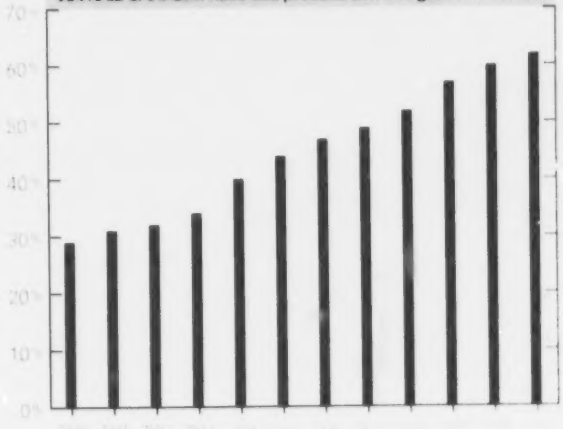
Cet élan a donné d'excellents résultats en 2001. VIA a clos l'année sur une note exceptionnelle à plusieurs égards : croissance significative des recettes, hausse de la clientèle et diminution des charges d'exploitation supérieure aux prévisions. Le ratio des produits aux charges en trésorerie – le rapport entre les produits et les charges d'exploitation – a atteint un sommet sans précédent. Nous sommes particulièrement encouragés de constater l'ampleur grandissante de la percée du rail voyageurs dans le marché des voyages. Il est relativement facile d'amener des clients à tenter l'expérience du train. Mais c'est une autre paire de manches que de les fidéliser – et VIA le fait admirablement bien.

Dans une année où le secteur du transport a été durement secoué, nous avons fait la conquête de nombreux voyageurs qui ont choisi le train pour son confort, sa sécurité et sa fiabilité, et qui y sont revenus maintes et maintes fois. Notre capacité à conserver nos nouveaux clients confirme certes le rôle crucial du rail voyageurs dans le système de transport canadien, mais aussi l'efficacité avec laquelle VIA Rail joue ce rôle.

Nous avons fourni cette performance supérieure tout en gérant un ambitieux programme d'immobilisations dont les effets se feront surtout sentir à compter de 2002. Cette réalisation témoigne non seulement de la pertinence du rail voyageurs au Canada mais aussi de la qualité de l'équipe de VIA Rail. Je suis fier de cette équipe et honoré d'en faire partie.

Le programme d'investissements en capital lancé en 2001 comporte des avantages considérables pour les voyageurs canadiens, puisqu'ils bénéficieront de nouveaux trains plus performants, de gares mieux aménagées et d'un réseau modernisé d'un océan à l'autre. Sans oublier les gens de VIA, qui sont animés de la passion – l'engagement envers l'excellence – nécessaire pour assurer aux Canadiens des services d'une qualité inégalée.

VIA RAIL CANADA: Ratio des produits aux charges en trésorerie



FAITS SAILLANTS DE LA PERFORMANCE DE VIA EN 2001

LES RÉSULTATS FINANCIERS : UNE AUTRE ANNÉE EXCEPTIONNELLE

En 2001, VIA a continué sa progression, comme elle l'a fait sans faillir au cours des dix dernières années. Nos produits d'exploitation ont augmenté de 13 millions de dollars l'an dernier, et de plus de 50 millions de dollars pendant les trois dernières années seulement. Notre achalandage s'est accru de 70 000 voyageurs par rapport à l'an dernier. Notre rendement – la mesure des recettes par voyageur-mille – a fait un bond de presque 6 %. Malgré la hausse des prix du carburant, nos charges d'exploitation totales ont été inférieures aux prévisions. Grâce à notre remarquable performance, nous avons réussi à retrancher encore 7 millions de dollars des besoins de fonds que nous accorde le gouvernement pour financer nos activités d'exploitation.

Roger J. Paquette,
chef des services financiers

Dionne McGuigan,
préposée principale aux services,
Liaisons de l'Ouest

Paul Côté,
chef de l'exploitation

Ivan Zenchuk,
chef cuisinier,
Liaisons de l'Ouest

Nous avons également vécu une première : le rapport entre nos produits et nos charges en trésorerie a dépassé 60 % pour s'établir à 61,5 %.

Si nous avons obtenu de tels résultats, c'est que nous comprenons bien notre rôle en tant que service public et que nous percevons clairement les tenants et les aboutissants de la direction d'une entreprise ferroviaire voyageurs viable et durable.

En fait, nos recettes voyageurs ont augmenté chaque année au cours des onze dernières années, de sorte qu'elles excèdent aujourd'hui d'approximativement 70 % celles de 1990. Les recettes par voyageur-mille se sont accrues de presque la moitié pendant la même période. Nous transportons au-delà de quatre cent mille voyageurs de plus – et parcourons 153 millions de voyageurs-milles supplémentaires – malgré une chute du financement de l'État, qui est passé de 45,6 à 17,2 cents par voyageur-mille. Par ailleurs, la montée de notre ratio de recouvrement des coûts a également été spectaculaire, le rapport entre nos produits et nos charges en trésorerie s'établissant à plus du double de celui de 1990.

Une performance soutenue de cet ordre ne peut mentir : VIA Rail maîtrise bien l'a.b.c. du métier. Le marché des services ferroviaires voyageurs est non seulement solide, il est en croissance. Nous connaissons ce marché et le genre de services ferroviaires voyageurs que les Canadiens recherchent. Et nous les leur offrons, année après année.

Pascal Poirier,
préposé principal aux services,
Liaisons de l'Est

Jacinthe Milette,
préposée principale aux services,
Corridor

Christena Keon Sirsly,
chef de la stratégie
de l'entreprise

Pierre Robertson,
soudeur, Centre de maintenance
de Montréal

NOTRE PERSONNEL : EFFICACE COMME JAMAIS

C'est avec un bel esprit de corps et une efficacité sans pareille que nous avons assuré les services en 2001. Nous avons instauré une nouvelle structure organisationnelle consécutivement à la transformation radicale de notre approche de la gestion des services ferroviaires voyageurs. Nous avons mis au rancart la hiérarchisation des responsabilités de gestion dans l'organisation – les fameuses approches ascendante et descendante – et formé plutôt des équipes interfonctionnelles qui assument la responsabilité de tous les aspects de la planification, de l'exploitation et du contrôle pour chacun de nos principaux marchés (Ouest canadien, sud-ouest de l'Ontario, Corridor-Est et Est du Canada).

Les avantages de cette réorientation se sont imposés très rapidement. Les équipes interfonctionnelles pouvaient identifier les problèmes et cerner les possibilités, explorer des solutions et de nouvelles idées, et agir avec une célérité nouvelle. Les décisions sont maintenant prises aux niveaux les plus près possible de la clientèle, par les personnes les plus susceptibles de connaître les effets qu'elles auront sur celle-ci.

Selon la nouvelle approche, chaque employé est sensibilisé aux répercussions de ses propres décisions sur les activités générales de la société. Les responsabilités en matière de sécurité, de ponctualité, de qualité et d'uniformité des prestations et de gestion financière ne sont plus séparées entre plusieurs services, mais plutôt intégrées dans le travail de tous et chacun.

Prenons, par exemple, le défi que présente le relèvement du taux de ponctualité de nos trains. En équipes, nos employés ont une connaissance plus poussée de la manière dont tous les aspects de notre activité – maintenance du matériel roulant, procédures de gestion des approvisionnements, services dans les gares, manutention des bagages – peuvent contribuer au respect des horaires... ou le compromettre. Forts de cette expertise, nous sommes plus efficaces et sommes amenés à envisager la gestion de la ponctualité comme un tout. Cette nouvelle approche s'est révélée fructueuse en 2001, un fait remarquable dans un secteur où il est très difficile d'enregistrer des progrès durables au chapitre de la ponctualité.

Nous avons étendu cette approche intégrée de la gestion des opérations à nos relations avec nos fournisseurs et nos partenaires. Par exemple, notre ponctualité est fortement tributaire des activités du Canadien National, qui est propriétaire de la majorité des voies sur lesquelles circulent nos trains. Nous bâtissons au quotidien des relations plus étroites avec le CN en l'incorporant dans notre équipe. C'est ainsi que nous nous rapprochons toujours de notre objectif : le relèvement durable, et indispensable, de la qualité des services ferroviaires voyageurs.

Des employés de VIA affectés aux liaisons du Corridor et de l'Est

Le *Canadien* de VIA sillonne l'Ouest canadien

NOS SERVICES : FRUITS D'UNE INNOVATION ET D'UN PERFECTIONNEMENT CONSTANTS

Si la gestion de grands projets d'immobilisations a constitué notre principal champ d'action en 2001, nous n'avons pas cessé pour autant de perfectionner nos produits et nos services à l'échelle du Canada. Entre autres innovations, signalons les nouveaux services périurbains dans le Canada central, les raffinements apportés aux produits touristiques dans l'Est et l'Ouest du pays ainsi que les importantes améliorations à notre service de réservation en ligne.

Nouveaux services périurbains

VIA propose de nouvelles options de transport aux voyageurs des centres urbains du Canada central, où la forte population est de plus en plus aux prises avec le smog, un réseau routier surchargé et des aéroports bondés. En 2001, nous avons mis en service un train direct entre Oshawa et Windsor, prolongé la liaison d'Aldershot jusqu'à Montréal et Ottawa, et ajouté un départ au milieu de la matinée sur l'axe Kitchener-Toronto, avec un horaire commode pour le retour.

Dans la région du Grand Toronto, VIA a réalisé une percée dans le domaine de la billetterie en s'associant à Réseau GO (*GO Transit*). L'entente conclue entre les deux partenaires prévoit que leurs clients pourront monter à bord des trains de Réseau GO ou de VIA entre les gares desservies par les deux entreprises. Une nouvelle carte VIA/GO permet aux détenteurs de billets GO de voyager à bord des trains de VIA entre la gare Union de Toronto et les gares d'Oakville, de Brampton, de Georgetown, d'Aldershot et d'Oshawa. Les voyageurs pourront donc choisir parmi un plus grand nombre de trains sur les lignes Lakeshore et Georgetown.

Nous avons également repensé entièrement notre service en classe *VIA 1* dans le Corridor. Nous avons notamment rénové de fond en comble les intérieurs des voitures. Le nouveau service *VIA 1* entend répondre particulièrement aux besoins croissants des voyageurs d'affaires.

Les trains très achalandés de VIA en service dans le Corridor relient les principales villes du Canada central.

Isabelle Prévost,
directrice des services, Corridor

Claude Leblanc,
agent principal de ventes au comptoir, à la gare Centrale de Montréal

Services touristiques rehaussés

Dans l'Ouest canadien, nous avons considérablement remanié notre service en classe *Bleu d'Argent*, plusieurs fois primé. Nous avons raffiné le service dans la voiture-restaurant, aménagé de luxueuses chambres et installé de nouveaux divertissements. La classe *Bleu d'Argent* est offerte à bord du *Canadien*, notre légendaire train transcontinental qui, depuis plus de cinquante ans, est un pilier du secteur touristique dans l'Ouest du Canada.

Le service en classe *Bleu d'Argent* modifié s'appuie d'ailleurs sur la forte position qu'occupe VIA dans ce secteur – un marché qui, d'après l'évaluation de la société, offre de grandes possibilités d'expansion à moyen et à long termes.

Dans l'Est, le *Bras d'Or*[MC], un train touristique saisonnier qui propose à sa clientèle une croisière spectaculaire au cœur de l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, a maintenant deux années d'exploitation réussie à son actif. Notre service en classe *Alizés* n'a pas non plus échappé au vent de rajeunissement qui souffle sur la société. Nous avons voulu aligner la qualité du service en classe *Alizés* sur celle des classes *VIA 1* et *Bleu d'Argent*, de manière à renforcer notre position dans le marché touristique de l'Est canadien. Ce service renouvelé sera lancé au printemps de 2002.

Service de réservation en ligne de pointe

VIA est devenue chef de file dans la réservation en ligne sur Internet en donnant à sa clientèle un accès élargi à ses services. En 2001, les ventes de billets en ligne ont dépassé les 11 millions de dollars.

En décembre 2001, la société a lancé *reserVIA*[MC], un nouveau système de réservation sur Internet hautement perfectionné. Ce système est un moyen rapide et facile pour nos clients de faire affaire avec nous en ligne, c'est-à-dire de planifier leurs déplacements, de réserver leurs places et de payer leurs billets.

Les usagers peuvent créer, s'ils le désirent, leur profil voyageur, qui comprend leurs sièges préférés, leurs demandes de services spéciaux (comme les repas) et leur code de rabais dans le cadre du Programme tarifaire des entreprises. Par la suite, il ne leur faut que quelques minutes pour faire une réservation. Plus de 12 500 voyageurs sont aujourd'hui membres de *reserVIA* et ont établi leur profil voyageur en ligne.

Pierre Vézina,
préposé principal aux services, Centre de services aux employés, Montréal

Perry Ciale,
mécanicien de locomotive, dans la cabine de la nouvelle locomotive Genesis P42

Simon Desjardins,
préposé principal aux services dans la classe *VIA 1* renouvelée du Corridor

LA SÉCURITÉ : AU CŒUR DE TOUTES NOS ACTIVITÉS

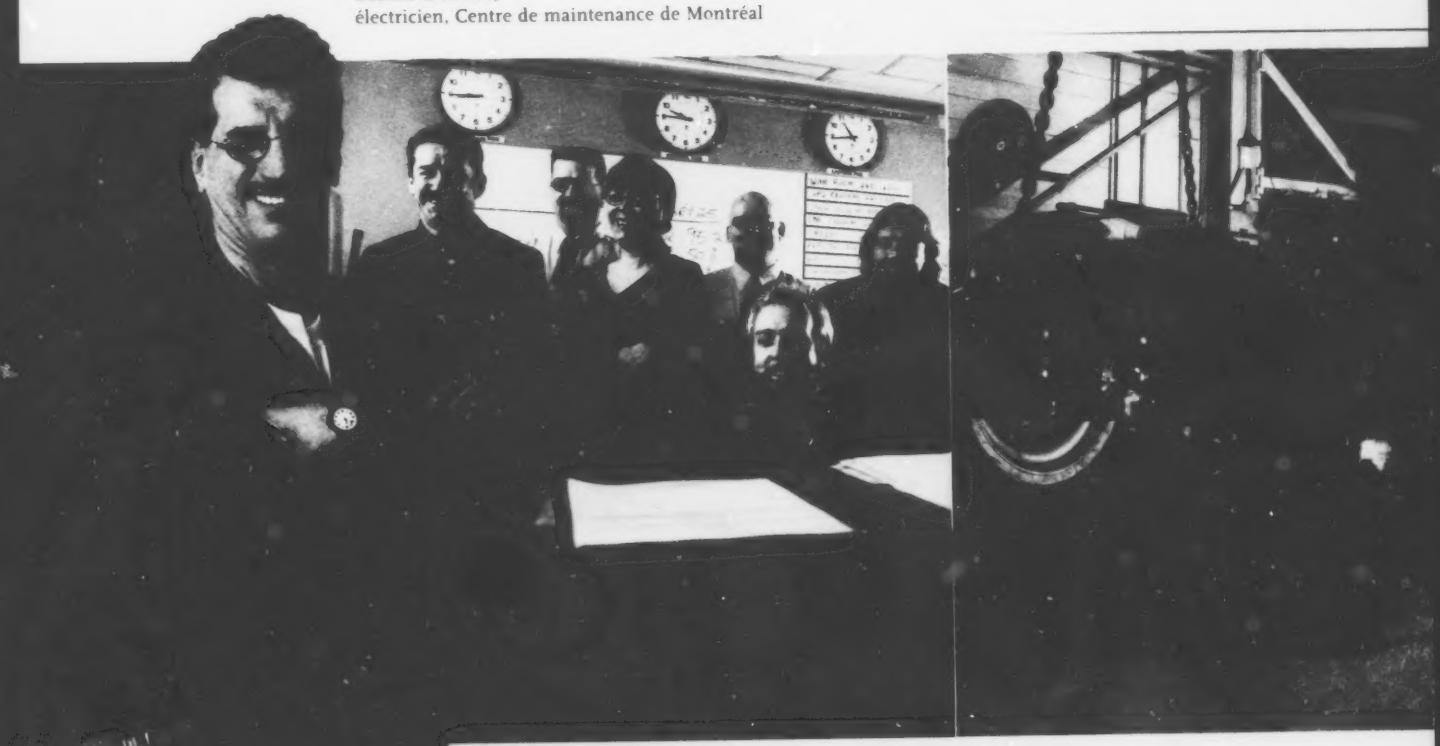
Depuis que nous avons implanté notre approche de gestion interfonctionnelle de l'exploitation, notre engagement envers la sécurité est plus fort que jamais puisqu'il fait partie intégrante de tous les aspects de nos activités. La sécurité et la sûreté des voyageurs et des employés sont les principaux critères pris en compte dans chaque décision relative à la prestation de nos services.

Notre nouveau système de gestion de la sécurité, dont la mise en œuvre a été achevée en 2001, est une première chez les transporteurs ferroviaires canadiens. Dans le cadre d'un suivi effectué en décembre, Transports Canada a examiné toute la documentation sur la sécurité. De son côté, VIA a mené une vérification interne de la sécurité. Les conclusions de ces initiatives seront diffusées en 2002.

Nous avons également mis sur pied conjointement avec la FIL et les TCA – deux des syndicats représentant nos employés – deux comités d'orientation en matière de sécurité à l'échelle nationale. Ces comités sont chargés d'encadrer nos comités de sécurité et de santé constitués dans l'ensemble de nos installations locales et régionales.

À la suite des attentats du 11 septembre, VIA a institué de nouvelles mesures de sécurité : suppression des casiers dans nos gares, contrôle des billets plus poussé pour limiter l'accès aux quais d'embarquement, procédures d'information et de communication plus efficaces en cas d'alerte. En outre, la société participe à un nouveau programme de sensibilisation aux risques, appelé «Vigirisque^MC», dont le but est d'aider les employés à déceler les dangers possibles pour la sécurité et à intervenir.

Pierre Brunet,
électricien, Centre de maintenance de Montréal



L'équipe du Centre d'exploitation contrôle les mouvements des trains d'un océan à l'autre.

Mario Lefebvre,
mécanicien, Centre de maintenance de Montréal

UN SERVICE SUPÉRIEUR MALGRÉ LA PRESSION

Le Canada n'a pas été épargné par la tourmente qui a frappé le transport aérien dans le monde entier à la suite des événements survenus à New York et Washington le 11 septembre dernier. Consécutivement à la fermeture complète de l'espace aérien, il a fallu offrir promptement un autre mode de transport à une multitude de voyageurs. Pendant la semaine qui a suivi le 11 septembre, VIA Rail a accueilli jusqu'à 40 % de plus de voyageurs que d'habitude dans le Canada central, et ce pourcentage a grimpé à 70 % dans la région de l'Atlantique.

VIA a mobilisé tout le matériel roulant disponible pour répondre à la demande. Quant à ses employés, ils sont venus en aide aux voyageurs laissés en plan avec une détermination et un professionnalisme exceptionnels. Sans hésiter, ils ont pris toutes les mesures nécessaires pour assurer que tout se déroule sans anicroche et ont continué d'offrir à tous les usagers des services ferroviaires sûrs et fiables.

Lionel Albert,
préposé principal aux services,
Liaisons de l'Est

Francine Devlin,
agente de ventes par téléphone, Montréal

Un service de première classe dans les voitures VIA 1 du Corridor

LE PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS

La mise en œuvre de notre programme d'immobilisations quinquennal a progressé rapidement en 2001. Ce programme – que le gouvernement fédéral a approuvé en 2000 et pour lequel il a accordé des crédits de 401,9 millions de dollars – nous permettra de satisfaire le nombre croissant de voyageurs qui réclament des services ferroviaires pancanadiens à la fois plus modernes et plus efficaces. Il prévoit l'achat de nouveau matériel roulant, l'amélioration de l'infrastructure, la modernisation des gares et l'adoption de méthodes d'exploitation plus soucieuses de la sécurité et de l'environnement. Tous ces éléments s'imbriquent pour former un réseau résolument moderne qui relie les collectivités d'un bout à l'autre du pays.

DES TRAINS PLUS PERFECTIONNÉS ET PLUS FRÉQUENTS

En décembre 2000, nous avons fait l'acquisition de 139 nouvelles voitures ultramodernes, ce qui a eu pour effet d'augmenter du tiers notre parc actuel de matériel roulant. Les travaux d'assemblage et de modification de ces voitures se sont étalés sur toute l'année 2001 et la première rame complète de voitures Renaissance – c'est ainsi qu'on les désignera dorénavant – est sortie des ateliers en novembre dernier. Les voitures seront progressivement mises en service au cours des deux prochaines années.

Nous avons aussi pris livraison de 21 nouvelles locomotives haute vitesse Genesis de GE.

Toutes nos acquisitions nous permettront :

- d'exploiter des départs supplémentaires à l'aide de trains modernes qui effectueront les parcours plus rapidement, de manière à offrir aux consommateurs dans le corridor Québec-Windsor un éventail d'options inégalé ;
- d'assurer l'expansion, dans le Corridor, des services de nuit en classe voiture-lits, qui seront exploités avec du matériel roulant moderne et bien adapté aux besoins des gens d'affaires ;
- de proposer de nouvelles options aux usagers des trains de nuit reliant Montréal et Halifax/Gaspé, dans l'Est du Canada ;
- de libérer du matériel roulant pour le réaffecter aux services transcontinentaux de l'Ouest, en plein essor.

En outre, la remise à neuf de cinq autorails contribuera à améliorer la qualité des services en régions et en régions éloignées. La révision générale de tous les systèmes mécaniques et des bogies a été entreprise en juin dernier et lorsque les réparations seront terminées, les autorails seront beaucoup plus fiables et ponctuels. Ils seront aussi sans contredit plus confortables, puisque leurs intérieurs (tapis, sièges, etc.) auront été rénovés de fond en comble. Un premier autorail a été achevé en novembre et les autres le seront en 2002.

Les intérieurs des voitures Renaissance

Chantal Morrissette,
préposée principale aux services, Liaisons de l'Ouest

La nouvelle locomotive Genesis de GE en service depuis novembre 2001

DES GARES MODERNISÉES

En 2001, nous avons aussi accompli d'importants progrès au chapitre de l'amélioration et de la modernisation de nos installations destinées aux voyageurs. Nous avons revu la signalétique et l'image de marque de la société dans l'ensemble de notre réseau, et entrepris de grands projets d'immobilisations dans les gares, notamment :

- la construction d'une nouvelle gare à London, en Ontario. La vieille gare est tombée sous le pic des démolisseurs en février et une nouvelle gare moderne a ouvert ses portes en octobre ;

- la rénovation en profondeur – remplacement des toitures, agrandissement des salles d'attente, amélioration de l'éclairage, réaménagement des comptoirs de billetterie et de manutention des bagages, etc. – des gares d'Oshawa, Oakville, Kingston, Kitchener, Brantford, Brockville, Québec, Moncton et Halifax ;

- le réaménagement de notre gare la plus achalandée, la gare Union de Toronto, qui s'étendra sur quatre ans.

La modernisation de nos gares est une activité continue, et toutes les gares du réseau recevront leur part d'investissements au cours des années à venir. Par exemple, nous prévoyons, dans un proche avenir, améliorer les commodités offertes à l'intérieur des gares suivantes : Windsor, Chatham, Sarnia, Woodstock, Brampton, Guelph, St. Catharines et Cobourg.

La Gare du Palais, gare patrimoniale de VIA à Québec

La nouvelle gare de VIA à London (Ontario)

Pauline Mazerolle,
préposée principale aux services,
Liaisons de l'Est

UNE INFRASTRUCTURE RENOUVELÉE

Une infrastructure ferroviaire moderne – qu'il s'agisse des voies, des aiguillages, de la signalisation, des systèmes de contrôle ou des ponts – est indispensable pour exploiter des trains voyageurs, plus nombreux et à plus haute vitesse, en toute sécurité.

Les travaux d'amélioration ont avancé à grands pas sur la ligne Montréal-Ottawa, connue sous le nom de la subdivision Alexandria. Comme cette ligne appartient à VIA – avec quelques autres seulement – les travaux ont pu être accélérés de sorte que la plupart ont été réalisés en 2001. On a également commencé le soudage des rails éclissés, que l'on prévoit terminer à la mi-juillet.

La modernisation des systèmes de signalisation progresse aussi comme prévu, les travaux devant prendre fin à la mi-septembre 2002. La subdivision Alexandria aura fait peau neuve juste à temps pour l'entrée en vigueur de notre horaire d'automne, qui incorporera une réduction marquée du temps de parcours entre Ottawa et Montréal.

D'autres parcours du corridor Québec-Windsor ont grandement besoin d'améliorations. VIA devra, à cette fin, travailler en partenariat avec Canadien National, la société exploitante. Des négociations ont été amorcées avec le CN pour préciser la nature, l'étendue et le calendrier des travaux.

Le Corridor, déjà très achalandé, est de plus en plus populaire.

L'infrastructure, la clé de la prestation de services plus fréquents et plus rapides

Bob McDaniels,
directeur des services,
Liaisons de l'Ouest

LES INVESTISSEMENTS EN CAPITAL FUTURS

Le programme d'investissements en cours aura des retombées favorables concrètes sur les voyageurs canadiens, à court ou à long terme. En 2002, de nouvelles gares accueilleront les voyageurs avec des commodités sans pareilles. De nouvelles voitures – les voitures Renaissance – et locomotives entreront en service. Des trains express supplémentaires relieront Toronto, Montréal et Ottawa plus rapidement que jamais.

Notre programme d'investissements a pour but, à plus longue échéance, de stabiliser le réseau ferroviaire voyageurs et de faire en sorte que son exploitation génère des économies suffisantes pour que nous puissions investir dans des projets d'immobilisations continus, essentiels pour maintenir à peu près l'actuelle qualité des services. Nous n'en tirerons toutefois pas les sommes requises pour hausser de plusieurs crans cette qualité au-delà des cinq ans visés par le programme.

Les Canadiens veulent de meilleurs services – toujours plus rapides, et plus fréquents. Nous le savons. Nous pouvons apporter certaines améliorations à nos prestations, dans la mesure où nous avons accès à de nouvelles sources de financement. Face à cette situation, il faudra peut-être envisager, par exemple, l'adoption d'une loi qui autoriserait VIA Rail à appliquer au financement de ses projets d'immobilisations de nouvelles formules auxquelles la société ne peut recourir à l'heure actuelle.

Pierre Nolet,
mécanicien de locomotive, monte à bord de la nouvelle locomotive de VIA.

Vern Zelenewich,
préposé principal aux services, Liaisons de l'Ouest

MC : Marque de commerce dont VIA Rail Canada inc. est le propriétaire et l'utilisateur
Lafleur Communication Marketing / Conception : Patrice Boudreault / Universys / Impression : Vic Couleur Inc. / Photographies : Marc Dussault, sauf indication contraire

DÉCLARATION DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

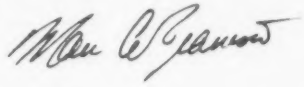
EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2001

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles internes, des conventions et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair / Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, la vérificatrice générale du Canada ainsi que Ernst & Young s.r.l., ont vérifié les états financiers de la société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers.

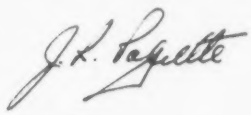
Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

Le président et chef de la direction.



Marc LeFrançois

Le chef des services financiers.



J.R. Paquette

Montréal, Canada
Le 8 février 2002

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

AU MINISTRE DES TRANSPORTS

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2001 et les états des résultats et bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2001, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par action* et ses règlements, et aux règlements administratifs de la société.

Les états financiers de l'année précédente ont été vérifiés par le vérificateur général du Canada et d'autres comptables agréés.

Ernst • Young LLP

Ernst & Young s.r.l.
Comptables agréés

Montréal, Canada
Le 8 février 2002

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA
Vérificatrice générale du Canada

Ottawa, Canada
Le 8 février 2002

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE

BILAN

(en milliers)	Notes	2001	2000
ACTIF À COURT TERME			
Espèces et quasi-espèces		11 518 $	18 441 $
Comptes à recevoir		8 208	4 992
Autres créances à recevoir		14 973	9 003
À recevoir du gouvernement du Canada		9 397	3 096
Placements temporaires	5	39 539	39 539
Stocks		15 950	17 031
		99 585	**92 102**
ACTIF À LONG TERME			
Immobilisations	4	577 886	480 847
Fonds de renouvellement des actifs	5	49 959	37 825
Actif au titre des prestations constituées	6	86 225	20 717
Autres		4 067	–
		718 137	**539 389**
		817 722 $	**631 491 $**
PASSIF À COURT TERME			
Fournisseurs et charges à payer		103 139 $	87 329 $
Produits reportés		7 123	6 091
		110 262	**93 420**
PASSIF À LONG TERME			
Passif au titre des prestations constituées	6	15 858	16 554
Impôts sur les bénéfices reportés	7	11 737	–
Autres		4 652	5 087
		32 247	**21 641**
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ	8	**586 953**	**482 476**
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE			
Capital-actions	9	9 300	9 300
Surplus d'apport		4 963	4 678
Bénéfices non répartis		73 997	19 976
		88 260	**33 954**
		817 722 $	**631 491 $**

Voir les notes afférentes aux états financiers

Pour le Conseil,

Marlene McGraw, CA
Administrateur et présidente
du Comité de vérification

Jean Pelletier
Administrateur et
président du Conseil

ÉTATS FINANCIERS

BILAN

(en milliers)	Notes	2001	2000
ACTIF À COURT TERME			
Espèces et quasi-espèces		11 518 $	18 441 $
Comptes à recevoir		8 208	4 992
Autres créances à recevoir		14 973	9 003
À recevoir du gouvernement du Canada		9 397	3 096
Placements temporaires	5	39 539	39 539
Stocks		15 950	17 031
		99 585	**92 102**
ACTIF À LONG TERME			
Immobilisations	4	577 886	480 847
Fonds de renouvellement des actifs	5	49 959	37 825
Actif au titre des prestations constituées	6	86 225	20 717
Autres		4 067	
		718 137	**539 389**
		817 722 $	**631 491 $**
PASSIF À COURT TERME			
Fournisseurs et charges à payer		103 139 $	87 329 $
Produits reportés		7 123	6 091
		110 262	**93 420**
PASSIF À LONG TERME			
Passif au titre des prestations constituées	6	15 858	16 554
Impôts sur les bénéfices reportés	7	11 737	
Autres		4 652	5 087
		32 247	**21 641**
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ	8	**586 953**	**482 476**
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE			
Capital-actions	9	9 300	9 300
Surplus d'apport		4 963	4 678
Bénéfices non répartis		73 997	19 976
		88 260	**33 954**
		817 722 $	**631 491 $**

Pour le Conseil,

Marlene McGraw C.A.
Administratrice et présidente
du Comité de vérification

Jean Pelletier
Administrateur et
président du Conseil

	Notes	2001	2000
PRODUITS			
Vendeurs		234 939 $	217 614 $
Autres		18 889	23 037
		253 828	**240 651**
CHARGES			
Rémunération et avantages sociaux		182 207	172 036
Embarquement des traits et carburant		92 199	83 259
Taxes et immobilier		28 292	29 177
Matériel de remorquage		28 191	29 166
Marketing et ventes		25 670	26 734
Produits à bord des traits		15 760	15 548
Taxes d'exploitation		11 964	13 156
Avantages sociaux futurs	6	(62 127)	(55 673)
Amortissement et pertes sur radiations		47 147	52 216
Coût des congés d'ancienneté		27 765	33 691
Autres		**397 068**	**399 310**
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et impôts sur les bénéfices		143 240	158 659
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada		163 293	170 304
Amortissement du financement en capital reporté		46 980	50 200
Résultat d'exploitation avant impôts sur les bénéfices		67 033	61 845
Impôts sur les bénéfices	7	13 012	918
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice		54 021	60 927
Bénéfices (non répartis (déficit)) au début de l'exercice		19 976	(40 951)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice		**73 997 $**	**19 976 $**

Voir les notes complémentaires aux états financiers

ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(en milliers)	2001	2000
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	**54 021 $**	60 927 $
Éléments hors caisse liés aux résultats :		
Amortissement des immobilisations	**46 507**	43 235
Pertes sur radiations et aliénations d'immobilisations	**984**	9 330
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**(344)**	(349)
Amortissement du financement en capital reporté	**(46 980)**	(50 200)
Impôts sur les bénéfices reportés	**11 737**	–
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement	**8 149**	13 871
Fluctuation des autres actifs à long terme	**(4 067)**	–
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées	**(65 508)**	(20 717)
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées	**(696)**	(39 551)
Fluctuation des autres passifs à long terme	**(91)**	(103)
	3 712	**16 443**
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Financement en capital par le gouvernement du Canada	151 742	45 902
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	(5 713)	(3 096)
	146 029	**42 806**
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Augmentation du fonds de renouvellement des actifs	(12 134)	(9 565)
Diminution des placements temporaires	–	10 500
Acquisition d'immobilisations	(146 742)	(45 902)
Produit de la vente d'immobilisations	2 212	313
	(156 664)	**(44 654)**
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES		
Augmentation (diminution) de l'exercice	(6 923)	14 595
Solde au début de l'exercice	18 441	3 846
Solde à la fin de l'exercice	**11 518 $**	**18 441 $**

ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

ÉTAT DES RÉSULTATS ET BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

(en milliers)	Notes	2001	2000
PRODUITS			
Voyageurs		234 939 $	217 614 $
Autres		18 889	23 037
		253 828	240 651
CHARGES			
Rémunération et avantages sociaux		182 207	172 036
Exploitation des trains et carburant		92 199	83 259
Gares et immeubles		28 292	29 177
Matériel de maintenance		28 191	29 166
Marketing et ventes		25 670	26 734
Produits à bord des trains		15 760	15 548
Taxes d'exploitation		11 964	13 156
Avantages sociaux futurs	6	(62 127)	(55 673)
Amortissement et pertes sur radiations et aliénations d'immobilisations		47 147	52 216
Autres		27 765	33 691
		397 068	399 310
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et impôts sur les bénéfices		143 240	158 659
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada		163 293	170 304
Amortissement du financement en capital reporté		46 980	50 200
Résultats d'exploitation avant impôts sur les bénéfices		67 033	61 845
Impôts sur les bénéfices	7	13 012	918
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice		54 021	60 927
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice		19 976	(40 951)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice		73 997 $	19 976 $

Voir les notes afférentes aux états financiers

ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers)	2001	2000
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	**54 021 $**	60 927 $
Éléments hors caisse liés aux résultats :		
Amortissement des immobilisations	**46 507**	43 235
Pertes sur radiations et aliénations d'immobilisations	**984**	9 330
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**(344)**	(349)
Amortissement du financement en capital reporté	**(46 980)**	(50 200)
Impôts sur les bénéfices reportés	**11 737**	–
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement	**8 149**	13 871
Fluctuation des autres actifs à long terme	**(4 067)**	–
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées	**(65 508)**	(20 717)
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées	**(696)**	(39 551)
Fluctuation des autres passifs à long terme	**(91)**	(103)
	3 712	**16 443**
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Financement en capital par le gouvernement du Canada	**151 742**	45 902
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	**(5 713)**	(3 096)
	146 029	**42 806**
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Augmentation du fonds de renouvellement des actifs	**(12 134)**	(9 565)
Diminution des placements temporaires	**–**	10 500
Acquisition d'immobilisations	**(146 742)**	(45 902)
Produit de la vente d'immooilisations	**2 212**	313
	(156 664)	**(44 654)**
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES		
Augmentation (diminution) de l'exercice	**(6 923)**	14 595
Solde au début de l'exercice	**18 441**	3 846
Solde à la fin de l'exercice	**11 518 $**	**18 441 $**

Voir les notes afférentes aux états financiers

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE 2001

1 POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La vision de la société est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada ; sa mission consiste à offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure et sécuritaires. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à l'impôt sur les bénéfices.

2 CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

a) Financement par le gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de produit. Ces montants représentent l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les avantages sociaux futurs et les opérations hors caisse reliées aux immobilisations et aux impôts sur les bénéfices reportés, et sont fondés sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations amortissables financées, la société constate dans les produits tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations. Le financement pour les immobilisations non amortissables est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

b) Quasi-espèces

Les quasi-espèces comprennent des placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant leur date d'échéance, et sont présentées au coût, lequel se rapproche de la valeur marchande.

c) Constatation des produits

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme.

d) Conversion de devises

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats et des bénéfices non répartis.

Les produits et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations auxquelles ils sont reliés sont effectuées.

e) Stocks

Les stocks sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement. Ils comprennent principalement du matériel de maintenance utilisé pour le matériel roulant. Une provision pour désuétude est prise sur les stocks lorsque nécessaire.

f) Immobilisations

Les immobilisations acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les actifs mis hors service sont dévalués à leur valeur nette de réalisation.

2. CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

f) Immobilisations (suite)

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	**12 à 29 ans**
Immeubles de maintenance	**25 ans**
Gares et installations	**20 ans**
Améliorations de l'infrastructure	**5 à 40 ans**
Améliorations locatives	**5 à 20 ans**
Machinerie et équipement	**4 à 15 ans**
Systèmes informatiques	**3 à 7 ans**
Autres actifs	**3 à 10 ans**

Les projets en voie de réalisation et les actifs mis hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

g) Impôts sur les bénéfices

La société utilise la méthode des actifs et des passifs d'impôts futurs pour comptabiliser l'impôt sur les bénéfices. Selon cette méthode, tout changement survenu dans le montant net des actifs et des passifs d'impôts futurs est pris en compte dans le bénéfice. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont mesurés au moyen des taux d'imposition pratiquement en vigueur dont on prévoit l'application aux bénéfices imposables des exercices où ces écarts temporaires devraient faire l'objet d'un recouvrement ou d'un règlement.

h) Crédits d'impôt à l'investissement

Les crédits d'impôt à l'investissement sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations en question. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

i) Avantages sociaux futurs

La société comptabilise les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs et a adopté les politiques suivantes :

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des soins de santé.

L'amortissement du coût des services passés et des actifs et obligations transitoires est calculé selon la méthode linéaire sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des groupes de salariés actifs de la société.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

L'excédent du gain actuariel net ou de la perte actuarielle nette supérieur à 10 % du montant le plus élevé des obligations au titre des prestations et de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'une année donnée est amorti selon la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des salariés actifs de la société qui est estimée principalement, selon le plan, de 13 à 14 ans.

j) Programme *VIA Préférence*

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la société dans le cadre de son programme « *VIA Préférence* », qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages-récompenses sont gagnés, et présentés au poste fournisseurs et charges à payer.

k) Instruments financiers

La juste valeur estimative des instruments financiers constatés, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs et les placements temporaires, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

Les placements temporaires sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur du marché.

Le fonds de renouvellement des actifs est enregistré au coût.

l) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que pour les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

2. CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

f) Immobilisations (suite)

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	12 à 29 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locatives	5 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres actifs	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les actifs mis hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

g) Impôts sur les bénéfices

La société utilise la méthode des actifs et des passifs d'impôts futurs pour comptabiliser l'impôt sur les bénéfices. Selon cette méthode, tout changement survenu dans le montant net des actifs et des passifs d'impôts futurs est pris en compte dans le bénéfice. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont mesurés au moyen des taux d'imposition pratiquement en vigueur dont on prévoit l'application aux bénéfices imposables des exercices où ces écarts temporaires devraient faire l'objet d'un recouvrement ou d'un règlement.

h) Crédits d'impôt à l'investissement

Les crédits d'impôt à l'investissement sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations en question. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

i) Avantages sociaux futurs

La société comptabilise les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs et a adopté les politiques suivantes :

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des soins de santé.

L'amortissement du coût des services passés et des actifs et obligations transitoires est calculé selon la méthode linéaire sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des groupes de salariés actifs de la société.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

L'excédent du gain actuariel net ou de la perte actuarielle nette supérieur à 10 % du montant le plus élevé des obligations au titre des prestations et de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'une année donnée est amorti selon la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des salariés actifs de la société qui est estimée principalement, selon le plan, de 13 à 14 ans.

j) Programme *VIA Préférence*

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la société dans le cadre de son programme « *VIA Préférence* », qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages-récompenses sont gagnés, et présentés au poste fournisseurs et charges à payer.

k) Instruments financiers

La juste valeur estimative des instruments financiers constatés, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs et les placements temporaires, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

Les placements temporaires sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur du marché.

Le fonds de renouvellement des actifs est enregistré au coût.

l) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que pour les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

5. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et bénéfices non répartis d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon qu'ils sont établis en suivant la méthode de financement par le gouvernement ou selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ces écarts sont les suivants :

(en millions de dollars)	2001	2000
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	**54,0**	60,9
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas de) fonds d'exploitation :		
Amortissement et pertes sur radiations et aliénations d'immobilisations excluant l'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**47,5**	52,6
Amortissement du financement en capital reporté	**(47,0)**	(50,2)
Avantages sociaux futurs	**(62,1)**	(55,7)
Charges de loyer des exercices antérieurs financées dans l'exercice en cours	**(0,3)**	(3,6)
Impôts sur les bénéfices reportés	**11,7**	–
Ajustement pour les charges de rémunération	**0,7**	1,7
Paiement des frais de réorganisation des exercices antérieurs	**(4,3)**	(5,3)
Surplus du financement de l'exploitation de l'exercice	**0,2**	**0,4**

6. IMMOBILISATIONS

(en millions de dollars)	2001			2000		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Terrains	**5,0**	–	**5,0**	4,7	–	4,7
Matériel roulant	**574,3**	**293,6**	**280,7**	505,2	284,2	221,0
Immeubles de maintenance	**160,7**	**94,9**	**65,8**	160,1	89,0	71,1
Gares et installations	**34,7**	**17,8**	**16,9**	34,5	16,0	18,5
Améliorations de l'infrastructure	**100,1**	**36,7**	**63,4**	94,9	34,2	60,7
Améliorations locatives	**91,1**	**67,6**	**23,5**	90,1	63,3	26,8
Machinerie et équipement	**29,6**	**24,1**	**5,5**	28,9	22,8	6,1
Systèmes informatiques	**66,2**	**61,2**	**5,0**	60,3	53,9	6,4
Autres actifs	**18,9**	**18,7**	**0,2**	18,8	18,7	0,1
	1080,6	**614,6**	**466,0**	**997,5**	**582,1**	**415,4**
Projets en voie de réalisation			**91,6**			43,8
Actifs mis hors service (valeur nette de réalisation)			**20,3**			21,6
			577,9			**480,8**

Au 31 décembre 2001, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant de 58,9 millions de dollars et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des gares de 29,5 millions de dollars.

5. PLACEMENTS TEMPORAIRES ET FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds reserve issu du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires ainsi que des économies résultant de la rationalisation des activites de maintenance du matériel roulant afin que ces fonds soient retenus pour financer de futurs projets d'immobilisations. Les placements temporaires et le fonds de renouvellement des actifs incluent les instruments financiers ci-dessous :

(en millions de dollars)	2001		2000	
	Coût	Valeur du marché	Coût	Valeur du marché
Obligations du gouvernement du Canada	**18,4**	**20,2**	19,1	21,2
Autres obligations canadiennes et débentures	**13,1**	**13,1**	10,6	11,5
Parts dans un fonds d'actions	**49,5**	**45,6**	38,1	41,7
Encaisse et placements à court terme	**8,5**	**9,8**	9,5	9,5
Solde de fin de l'exercice	**89,5**	**88,7**	**77,3**	**83,9**
Représenté par :				
Placements temporaires	**39,5**	**39,5**	39,5	42,9
Fonds de renouvellement des actifs	**50,0**	**49,2**	37,8	41,0
	89,5	**88,7**	**77,3**	**83,9**

Les placements temporaires représentent le montant que le Conseil du Trésor a approuvé pour financer les déficits d'exploitation et les immobilisations, tandis que le solde du fonds de renouvellement des actifs représente les fonds qui sont retenus pour investissements futurs dans des immobilisations.

Le taux moyen pondéré de rendement des obligations et des placements à court terme pour 2001 était de 5,82 % (2000 : 6,04 %) et la moyenne pondérée des termes pour 2001 était de 12 ans (2000 : 10 ans).

La juste valeur des obligations, des parts dans un fonds d'actions et des placements à court terme correspond à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

La société s'expose à un risque de crédit rattaché aux placements temporaires et au fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministre des Finances ainsi qu'aux directives d'investissement de la société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

3 RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et bénéfices non répartis d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon qu'ils sont établis en suivant la méthode de financement par le gouvernement ou selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ces écarts sont les suivants :

(en millions de dollars)	2001	2000
Résultats nets d'exploitation pour l'exercice	**54,0**	60,9
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas de) fonds d'exploitation :		
Amortissement et pertes sur radiations et aliénations d'immobilisations excluant l'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**47,5**	52,6
Amortissement du financement en capital reporté	**(47,0)**	(50,2)
Avantages sociaux futurs	**(62,1)**	(55,7)
Charges de loyer des exercices antérieurs financées dans l'exercice en cours	**(0,3)**	(3,6)
Impôts sur les bénéfices reportés	**11,7**	–
Ajustement pour les charges de rémunération	**0,7**	1,7
Paiement des frais de réorganisation des exercices antérieurs	**(4,3)**	(5,3)
Surplus du financement de l'exploitation de l'exercice	**0,2**	0,4

4 IMMOBILISATIONS

(en millions de dollars)	2001			2000		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Terrains	**5,0**	–	**5,0**	4,7	–	4,7
Matériel roulant	**574,3**	**293,6**	**280,7**	505,2	284,2	221,0
Immeubles de maintenance	**160,7**	**94,9**	**65,8**	160,1	89,0	71,1
Gares et installations	**34,7**	**17,8**	**16,9**	34,5	16,0	18,5
Améliorations de l'infrastructure	**100,1**	**36,7**	**63,4**	94,9	34,2	60,7
Améliorations locatives	**91,1**	**67,6**	**23,5**	90,1	63,3	26,8
Machinerie et équipement	**29,6**	**24,1**	**5,5**	28,9	22,8	6,1
Systèmes informatiques	**66,2**	**61,2**	**5,0**	60,3	53,9	6,4
Autres actifs	**18,9**	**18,7**	**0,2**	18,8	18,7	0,1
	1080,6	**614,6**	**466,0**	**997,5**	**582,1**	**415,4**
Projets en voie de réalisation			**91,6**			43,8
Actifs mis hors service (valeur nette de réalisation)			**20,3**			21,6
			577,9			**480,8**

Au 31 décembre 2001, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant de 58,9 millions de dollars et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des gares de 29,5 millions de dollars.

5. PLACEMENTS TEMPORAIRES ET FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réservé issu du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires ainsi que des économies résultant de la rationalisation des activités de maintenance du matériel roulant afin que ces fonds soient retenus pour financer de futurs projets d'immobilisations.
Les placements temporaires et le fonds de renouvellement des actifs incluent les instruments financiers ci-dessous :

(en millions de dollars)	2001		2000	
	Coût	Valeur du marché	Coût	Valeur du marché
Obligations du gouvernement du Canada	18,4	20,2	19,1	21,2
Autres obligations canadiennes et débentures	13,1	13,1	10,6	11,5
Parts dans un fonds d'actions	49,5	45,6	38,1	41,7
Encaisse et placements à court terme	8,5	9,8	9,5	9,5
Solde de fin de l'exercice	89,5	88,7	77,3	83,9
Représenté par :				
Placements temporaires	39,5	39,5	39,5	42,9
Fonds de renouvellement des actifs	50,0	49,2	37,8	41,0
	89,5	88,7	77,3	83,9

Les placements temporaires représentent le montant que le Conseil du Trésor a approuvé pour financer les déficits d'exploitation et les immobilisations, tandis que le solde du fonds de renouvellement des actifs représente les fonds qui sont retenus pour investissements futurs dans des immobilisations.
Le taux moyen pondéré de rendement des obligations et des placements à court terme pour 2001 était de 5,82 % (2000 : 6,04 %) et la moyenne pondérée des termes pour 2001 était de 12 ans (2000 : 10 ans).
La juste valeur des obligations, des parts dans un fonds d'actions et des placements à court terme correspond à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.
La société s'expose à un risque de crédit rattaché aux placements temporaires et au fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministre des Finances ainsi qu'aux directives d'investissement de la société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

6 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La société fournit à tous ses employés permanents des régimes de retraite à prestations déterminées, de prestations à la retraite et de prestations postérieures à l'emploi.

Sont incluses dans les autres régimes de prestations les dépenses engagées par la société reliées aux prestations d'indemnité des travailleurs, aux prestations à la retraite et aux prestations postérieures à l'emploi et les frais de réorganisation.

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1998 par des actuaires externes, membres de l'Institut canadien des actuaires.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre 2001, les principaux résultats des évaluations sont, au total, les suivants :

A) VARIATION DES OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :

	Régimes de retraite		Autres régimes de prestations	
(en millions de dollars)	2001	2000	2001	2000
Obligations au titre des prestations constituées au début de l'exercice	**1 000,5**	1 012,8	**24,6**	24,7
Effets des modifications apportées aux régimes	**5,3**	–	**0,6**	–
Coût des prestations au titre des services rendus au cours de l'exercice	**9,2**	9,4	**3,5**	3,1
Cotisations des employés	**8,1**	7,9	**–**	–
Intérêts débiteurs	**69,0**	71,8	**1,9**	1,8
Prestations versées	**(65,3)**	(68,1)	**(4,8)**	(4,5)
Pertes actuarielles (gains)	**67,7**	(33,3)	**1,6**	(0,5)
Obligations au titre des prestations à la fin de l'exercice	**1 094,5**	**1 000,5**	**27,4**	**24,6**

B) VARIATION DES ACTIFS DES RÉGIMES :

	Régimes de retraite		Autres régimes de prestations	
(en millions de dollars)	2001	2000	2001	2000
Valeur marchande des actifs des régimes au début de l'exercice	**1 428,1**	1 416,5	**–**	–
Rendement réel des actifs des régimes	**(61,2)**	71,8	**–**	–
Cotisations de l'employeur	**–**	–	**4,8**	4,5
Cotisations des employés	**8,1**	7,9	**–**	–
Prestations versées	**(65,3)**	(68,1)	**(4,8)**	(4,5)
Valeur marchande des actifs des régimes à la fin de l'exercice	**1 309,7**	**1 428,1**	**–**	–

6. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

c) Situation de capitalisation :

(en millions de dollars)	Régimes de retraite 2001	Régimes de retraite 2000	Autres régimes de prestations 2001	Autres régimes de prestations 2000
Situation de capitalisation - excédent (déficit)	**215,2**	427,6	**(27,4)**	(24,6)
Perte actuarielle nette non amortie (gain actuariel net non amorti)	**246,5**	6,0	**1,1**	(0,5)
Coût des prestations au titre des services passés non amorti	**4,9**	–	**0,6**	–
Obligations (actifs) transitoires non amorties	**(380,4)**	(412,9)	**16,7**	19,2
Charge à payer au titre de la restructuration du réseau	**–**	–	**(6,8)**	(10,6)
Actif (passif) au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	**86,2**	20,7	**(15,8)**	(16,5)

d) Charge de retraite nette (bénéfice net) :

(en millions de dollars)	Régimes de retraite 2001	Régimes de retraite 2000	Autres régimes de prestations 2001	Autres régimes de prestations 2000
Coût des prestations au titre des services rendus au cours de l'exercice	**9,2**	9,4	**3,5**	3,1
Intérêts débiteurs	**69,0**	71,9	**1,9**	1,8
Rendement prévu des actifs des régimes	**(111,6)**	(111,2)	**–**	–
Amortissement des obligations (actifs) transitoires	**(32,5)**	(32,5)	**2,5**	2,5
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	**0,4**	–	**–**	–
Prestations versées et passées en charges par l'employeur	**–**	–	**(4,8)**	(4,5)
Redressement de la charge à payer au titre de la restructuration du réseau	**–**	–	**0,3**	3,8
Charge de retraite nette (bénéfice net)	**(65,5)**	**(62,4)**	**3,4**	**6,7**

8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La société fournit à tous ses employés permanents des régimes de retraite à prestations déterminées, de prestations à la retraite et de prestations postérieures à l'emploi.

Sont incluses dans les autres régimes de prestations les dépenses engagées par la société reliées aux prestations d'indemnité des travailleurs, aux prestations à la retraite et aux prestations postérieures à l'emploi et les frais de réorganisation.

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1998 par des actuaires externes, membres de l'Institut canadien des actuaires.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre 2001, les principaux résultats des évaluations sont, au total, les suivants :

A) VARIATION DES OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :

	Régimes de retraite		Autres régimes de prestations	
(en millions de dollars)	2001	2000	2001	2000
Obligations au titre des prestations constituées au début de l'exercice	**1 000,5**	1 012,8	**24,6**	24,7
Effets des modifications apportées aux régimes	**5,3**	–	**0,6**	–
Coût des prestations au titre des services rendus au cours de l'exercice	**9,2**	9,4	**3,5**	3,1
Cotisations des employés	**8,1**	7,9	**–**	–
Intérêts débiteurs	**69,0**	71,8	**1,9**	1,8
Prestations versées	**(65,3)**	(68,1)	**(4,8)**	(4,5)
Pertes actuarielles (gains)	**67,7**	(33,3)	**1,6**	(0,5)
Obligations au titre des prestations à la fin de l'exercice	**1 094,5**	**1 000,5**	**27,4**	**24,6**

B) VARIATION DES ACTIFS DES RÉGIMES :

	Régimes de retraite		Autres régimes de prestations	
(en millions de dollars)	2001	2000	2001	2000
Valeur marchande des actifs des régimes au début de l'exercice	**1 428,1**	1 416,5	**–**	–
Rendement réel des actifs des régimes	**(61,2)**	71,8	**–**	–
Cotisations de l'employeur	**–**	–	**4,8**	4,5
Cotisations des employés	**8,1**	7,9	**–**	–
Prestations versées	**(65,3)**	(68,1)	**(4,8)**	(4,5)
Valeur marchande des actifs des régimes à la fin de l'exercice	**1 309,7**	**1 428,1**	**–**	–

6 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

C) SITUATION DE CAPITALISATION :

(en millions de dollars)	Régimes de retraite 2001	Régimes de retraite 2000	Autres régimes de prestations 2001	Autres régimes de prestations 2000
Situation de capitalisation - excédent (déficit)	**215,2**	427,6	**(27,4)**	(24,6)
Perte actuarielle nette non amortie (gain actuariel net non amorti)	**246,5**	6,0	**1,1**	(0,5)
Coût des prestations au titre des services passés non amorti	**4,9**	–	**0,6**	–
Obligations (actifs) transitoires non amorties	**(380,4)**	(412,9)	**16,7**	19,2
Charge à payer au titre de la restructuration du réseau	**–**	–	**(6,8)**	(10,6)
Actif (passif) au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	**86,2**	**20,7**	**(15,8)**	**(16,5)**

D) CHARGE DE RETRAITE NETTE (BÉNÉFICE NET) :

(en millions de dollars)	Régimes de retraite 2001	Régimes de retraite 2000	Autres régimes de prestations 2001	Autres régimes de prestations 2000
Coût des prestations au titre des services rendus au cours de l'exercice	**9,2**	9,4	**3,5**	3,1
Intérêts débiteurs	**69,0**	71,9	**1,9**	1,8
Rendement prévu des actifs des régimes	**(111,6)**	(111,2)	**–**	–
Amortissement des obligations (actifs) transitoires	**(32,5)**	(32,5)	**2,5**	2,5
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	**0,4**	–	**–**	–
Prestations versées et passées en charges par l'employeur	**–**	–	**(4,8)**	(4,5)
Redressement de la charge à payer au titre de la restructuration du réseau	**–**	–	**0,3**	3,8
Charge de retraite nette (bénéfice net)	**(65,5)**	**(62,4)**	**3,4**	**6,7**

f) Hypothèses formulées selon la méthode de la moyenne pondérée :

	Régimes de retraite		Autres régimes de prestations	
	2001	2000	2001	2000
Taux d'actualisation	**6,5 %**	7,0 %	**6,5 %**	7,0 %
Taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes	**8,0 %**	8,0 %	**–**	–
Taux de croissance de la rémunération	**3,5 %**	3,5 %	**3,5 %**	3,5 %

Les prestations d'assurance-maladie incluses dans les autres régimes de prestations sont calculées en utilisant l'Indice des prix à la consommation pour le Canada (IPC) plus 7,0 %. On a supposé que le taux diminuerait graduellement à l'IPC plus 1,0 % sur 7 ans et qu'il restera à ce niveau par la suite.
La société n'a pas contribué aux régimes de retraite en 2001 et en 2000 étant donné qu'il y avait un surplus dans les régimes et, par conséquent, la société était exonérée de cotisations.

8. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La société dispose de pertes fiscales inutilisées pour un montant de 22,1 millions de dollars, dont 9,6 millions de dollars qui viennent à échéance en 2005, 9,5 millions de dollars qui viennent à échéance en 2007 et 3,0 millions de dollars qui viennent à échéance en 2008. Les avantages reliés à ces pertes ont été comptabilisés.
La charge des impôts sur les bénéfices est la somme de l'impôt sur les bénéfices des grandes sociétés, qui totalise 1,3 million de dollars (2000 : 1,3 million de dollars), et des impôts sur les bénéfices reportés, qui totalise 11,7 millions de dollars (2000 : néant). En 2000, un recouvrement d'impôt de 0,4 million de dollars était aussi inclus dans la charge fiscale.

9. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

(en millions de dollars)	2001	2000
Solde au début de l'exercice	**482,4**	487,1
Financement du gouvernement du Canada pour les immobilisations amortissables	**151,8**	45,9
Financement de terrains par le gouvernement du Canada, transféré au surplus d'apport	**(0,3)**	(0,4)
Amortissement du financement en capital reporté	**(47,0)**	(50,2)
Solde à la fin de l'exercice	**586,9**	**482,4**

10. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 décembre 2001 et 2000, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et complètement payées.

10 ENGAGEMENTS

a) Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivants :

(en millions de dollars)	
2002	**10,0**
2003	**9,0**
2004	**7,6**
2005	**7,6**
2006	**7,8**
Exercices ultérieurs jusqu'en 2049	**134,0**
	176,0

b) Au 31 décembre 2001, la société avait des engagements d'achats pour un montant de 59,2 millions de dollars reliés principalement à des projets de matériel roulant et des projets d'infrastructure.

c) La société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

d) La société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 20,4 millions de dollars (2000 : 9,4 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie sur les paiements futurs.

11 INSTRUMENTS FINANCIERS

La société a conclu des contrats de swaps qui servent à stabiliser les coûts d'achat du carburant diesel.
La société a couvert approximativement 36,2 % de sa consommation de carburant prévue en 2002 et 34,3 % de sa consommation prévue en 2003. Cela représente approximativement 14,1 millions de gallons américains à un prix unitaire moyen de 0,69 $US par gallon américain. Les pertes non réalisées attribuables à ces activités de couverture s'établissaient à 1,9 million de dollars (2000 : 0,7 million de dollars).
Les gains et pertes réalisés sur ces instruments financiers sont comptabilisés dans la même catégorie que les items couverts.
La société s'expose à un risque de crédit dans le cas où la contrepartie aux instruments financiers dérivés ne respecte pas ses obligations. Cependant, la société ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit de la contrepartie.

12 OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La société est apparentée en propriété commune à tous les ministères et organismes du gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes et sont conformes à l'usage commercial habituel applicable à toutes personnes et entreprises, et sont comptabilisées à la valeur d'échange.

13 ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de son exploitation, la société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles réclamations et poursuites n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la société.

14 RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers de 2001.

6 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

e) Hypothèses formulées selon la méthode de la moyenne pondérée :

	Régimes de retraite		Autres régimes de prestations	
	2001	2000	2001	2000
Taux d'actualisation	**6,5 %**	7,0 %	**6,5 %**	7,0 %
Taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes	**8,0 %**	8,0 %	**–**	–
Taux de croissance de la rémunération	**3,5 %**	3,5 %	**3,5 %**	3,5 %

Les prestations d'assurance-maladie incluses dans les autres régimes de prestations sont calculées en utilisant l'Indice des prix à la consommation pour le Canada (IPC) plus 7,0 %. On a supposé que le taux diminuerait graduellement à l'IPC plus 1,0 % sur 7 ans et qu'il restera à ce niveau par la suite.
La société n'a pas contribué aux régimes de retraite en 2001 et en 2000 étant donné qu'il y avait un surplus dans les régimes et, par conséquent, la société était exonérée de cotisations.

7 IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La société dispose de pertes fiscales inutilisées pour un montant de 22,1 millions de dollars, dont 9,6 millions de dollars qui viennent à échéance en 2005, 9,5 millions de dollars qui viennent à échéance en 2007 et 3,0 millions de dollars qui viennent à échéance en 2008. Les avantages reliés à ces pertes ont été comptabilisés.
La charge des impôts sur les bénéfices est la somme de l'impôt sur les bénéfices des grandes sociétés, qui totalise 1,3 million de dollars (2000 : 1,3 million de dollars), et des impôts sur les bénéfices reportés, qui totalise 11,7 millions de dollars (2000 : néant). En 2000, un recouvrement d'impôt de 0,4 million de dollars était aussi inclus dans la charge fiscale.

8 FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

(en millions de dollars)	2001	2000
Solde au début de l'exercice	**482,4**	487,1
Financement du gouvernement du Canada pour les immobilisations amortissables	**151,8**	45,9
Financement de terrains par le gouvernement du Canada, transféré au surplus d'apport	**(0,3)**	(0,4)
Amortissement du financement en capital reporté	**(47,0)**	(50,2)
Solde à la fin de l'exercice	**586,9**	**482,4**

9 CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 décembre 2001 et 2000, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et complètement payées.

10. ENGAGEMENTS

a) Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivants :

(en millions de dollars)	
2002	10,0
2003	9,0
2004	7,6
2005	7,6
2006	7,8
Exercices ultérieurs jusqu'en 2049	134,0
	176,0

b) Au 31 décembre 2001, la société avait des engagements d'achats pour un montant de 59,2 millions de dollars reliés principalement à des projets de matériel roulant et des projets d'infrastructure.

c) La société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

d) La société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 20,4 millions de dollars (2000 : 9,4 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie sur les paiements futurs.

11. INSTRUMENTS FINANCIERS

La société a conclu des contrats de swaps qui servent à stabiliser les coûts d'achat du carburant diesel.

La société a couvert approximativement 36,2 % de sa consommation de carburant prévue en 2002 et 34,3 % de sa consommation prévue en 2003. Cela représente approximativement 14,1 millions de gallons américains à un prix unitaire moyen de 0,69 $US par gallon américain. Les pertes non réalisées attribuables à ces activités de couverture s'établissaient à 1,9 million de dollars (2000 : 0,7 million de dollars).

Les gains et pertes réalisés sur ces instruments financiers sont comptabilisés dans la même catégorie que les items couverts.

La société s'expose à un risque de crédit dans le cas où la contrepartie aux instruments financiers dérivés ne respecte pas ses obligations. Cependant, la société ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit de la contrepartie.

12. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La société est apparentée en propriété commune à tous les ministères et organismes du gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes et sont conformes à l'usage commercial habituel applicable à toutes personnes et entreprises, et sont comptabilisées à la valeur d'échange.

13. ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de son exploitation, la société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles réclamations et poursuites n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la société.

14. RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers de 2001.

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

AU 31 DÉCEMBRE 2001

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Greg Black,	Bracebridge (Ontario)
Jacqueline L. Boutet,	Montréal (Québec)
Alan Chapple,	Toronto (Ontario)
Anthony Friend, c.r.	Calgary (Alberta)
Jean-Louis Hamel,	Montréal (Québec)
Barbara Kane,	Halifax (Nouvelle-Écosse)
Wendy Kelly,	Regina (Saskatchewan)
Yvon LeBlanc, c.r.	Bouctouche (Nouveau-Brunswick)
Marc LeFrançois,	Montréal (Québec)
Robert Matteau,	Grand-Mère (Québec)
Marlene McGraw, CA	Brantford (Ontario)
Jean Pelletier, président du Conseil	Québec (Québec)
Donald Pettit,	Vancouver (Colombie-Britannique)
Timothy Reid,	Toronto (Ontario)
James J. Smith, FCA	Winnipeg (Manitoba)

DIRIGEANTS

Jean Pelletier,	président du Conseil
Marc LeFrançois,	président et chef de la direction
Paul Côté,	chef de l'exploitation
Christena Keon Sirsly,	chef de la stratégie de l'entreprise
J. Roger Paquette,	chef des services financiers
Steve Del Bosco,	vice-président, Marketing
Mike Greenberg,	vice-président, Approvisionnement et Immeubles
Michael Gushue,	vice-président, Soutien à l'exploitation
Carole Mackaay,	avocat général et secrétaire
John Marginson,	vice-président, Programme d'immobilisation et développement commercial

COMITÉS DU CONSEIL

COMITÉ EXÉCUTIF

Jean Pelletier, président
Jacqueline L. Boutet
Alan Chapple
Anthony Friend, c.r.
Marc LeFrançois
Robert Matteau

COMITÉS DU CONSEIL (SUITE)

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES

Donald Pettit, président
Greg Black
Alan Chapple
Barbara Kane
Wendy Kelly
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Marlene McGraw, CA, présidente
Jacqueline L. Boutet
Anthony Friend, c.r.
Wendy Kelly
Robert Matteau
Donald Pettit

COMITÉ DE PLANIFICATION ET FINANCES

Yvon LeBlanc, c.r., président
Greg Black
Jacqueline L. Boutet
Barbara Kane
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

COMITÉ DES PLACEMENTS

Anthony Friend, c.r., président
Greg Black
Alan Chapple
Yvon LeBlanc, c.r.
Robert Matteau
Marlene McGraw, CA

COMITÉ DE LA GOUVERNANCE D'ENTREPRISE

Robert Matteau, président
Wendy Kelly
Yvon LeBlanc, c.r.
Marlene McGraw, CA
Donald Pettit
Timothy Reid

BUREAUX DE VIA

SIÈGE SOCIAL ET QUÉBEC

3, Place Ville-Marie
Bureau 500
Montréal (Québec) H3B 2C9
(514) 871-6000

Adresse postale :
Case postale 8116,
Succursale A
Montréal (Québec) H3C 3N3

ATLANTIQUE

1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Écosse) B3H 2P6
(902) 494-7906

ONTARIO

50, rue Drummond
Unité C
Toronto (Ontario) M8V 4B5
(416) 956-7600

OUEST

104-123, rue Main
Winnipeg (Manitoba) R3C 1A3
(204) 949-7400

1150, rue Station
Vancouver (Colombie-Britannique) V6A 2
(604) 640-3700

SITE WEB

www.viarail.ca